

Chroniques et nouvelles

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **73 (1928)**

Heft 11

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

CHRONIQUES et NOUVELLES

CHRONIQUE FRANÇAISE (De notre correspondant particulier.)

Le ministère de l'air. — Règlement général d'éducation physique.

Nous venons de faire un grand pas en matière d'aviation : un ministère de l'air existe en France depuis le 2 octobre dernier. Mais ce pas, nous ne saurions dire s'il est fait en avant ou en arrière tant sont vives les discussions auxquelles donne lieu cette nouvelle organisation.

Efforçons-nous de dégager ici, en nous élevant au-dessus de toute querelle partisane, les grandes lignes de ce problème ardu dont l'influence sera vraisemblablement décisive dans le déroulement de la grande guerre à venir.

D'abord, le principe général qui servira de fil conducteur. De tout temps, les armées ont utilisé pour leurs fins particulières les progrès réalisés par la science et par les inventeurs, quand ces progrès, ayant fait leurs preuves en temps de paix, étaient pour ainsi dire entrés dans la vie économique des peuples. En veut-on quelques applications ? On n'a songé à appliquer les propriétés balistiques de la poudre dans les armes à feu qu'après que l'emploi de cette poudre par les carriers fit devenu courant, et l'invention n'a été réellement utile à la guerre qu'à partir du moment où l'industrie métallurgique proprement dite eut pris un sensible développement. — Plus près de nous, le chemin de fer n'est entré dans les mœurs militaires qu'après que, pour les besoins d'échange ordinaires entre populations, de vastes réseaux ferrés eurent été construits. Supposez un instant que les militaires de 1830 aient émis la prétention de monopoliser à leur usage exclusif l'établissement de ces réseaux, jamais le développement de ces derniers n'eût été suffisant pour permettre l'utilisation intensive qu'en firent les armées de la grande guerre de 1914 à 1918. — Même chose pour l'automobile, pour le télégraphe, pour la T. S. F., le téléphone. Les progrès scientifiques de la chimie industrielle vont sans doute orienter dans une voie nouvelle l'art de tuer ; la transformation se sera amorcée sous nos yeux par l'emploi des gaz de combat ; elle se poursuivra peut-être par la guerre microbienne due aux progrès de la chimie médicale, et tous les anathèmes

prononcés contre ces armes modernes par les sociétés des nations ou assemblées pacifiques ne prévaudront pas contre l'enfer que nous préparons ces inventions ; pas plus que les foudres de l'Eglise, au moyen âge, n'ont gêné l'essor de l'arbalète, quand celle-ci a remplacé l'arc à flèches ordinaire.

Cette loi générale, l'aviation semble, jusqu'à présent, avoir tenté de l'infirmier. A peine l'avion était-il trouvé que les militaires s'en attribuaient le monopole. En vérité, ce fut plutôt affaire de circonstances. La grande guerre prit l'arme nouvelle à son berceau et en fit ce qu'elle était devenue en 1918 et ce que chacun sait.

Mais sitôt les hostilités finies, voilà que de toutes parts les aéronautiques militaires ainsi développées souffrent d'un malaise indéfinissable : l'engin manquait d'une base économique et la prolongation de l'état de malaise a prouvé que cette base lui était absolument nécessaire. En d'autres termes, il ne peut y avoir d'aéronautiques militaires qu'autant que se développeront les aéronautiques commerciales. Le cas des lignes de chemins de fer se renouvelle aujourd'hui à propos des lignes aériennes et l'analogie nous paraît typique. Il n'est pas jusqu'à l'objection du danger, du risque personnel auquel s'exposent les voyageurs, qui ne soit soulevée. Vers 1830, M. Thiers, à la recherche de la carrière politique brillante qui ne lui vint d'ailleurs — ainsi qu'il est d'usage en ces sortes de choses — que vers la fin de son existence, parlait un jour des chemins de fer à la tribune de la Chambre. Et il disait en substance : « La nouvelle invention pourra bien servir au transport rapide des marchandises ; mais n'attendez pas que les voyageurs se risquent à monter, au péril de leur vie, dans les voitures que des rêveurs chimériques proposent d'attacher au derrière des locomotives ». Vous voyez que les bêtises dites par des parlementaires ne sont pas une spécialité de notre époque...

Donc, pas d'aéronautique militaire pour plus tard sans une aéronautique commerciale actuelle. Celle-là sera d'autant plus puissante et efficace que celle-ci se sera développée davantage. On le sent bien maintenant partout et c'est pourquoi les anciens Alliés s'émeuvent tant de voir l'Allemagne, leur ancienne ennemie, à qui le traité de Versailles impose de n'avoir point d'aviation militaire — nous dirions presque plus volontiers enlève la charge onéreuse d'entretenir une nombreuse aviation militaire — appliquer tous ses efforts, toutes ses ressources d'intelligence et ses moyens budgétaires à l'établissement d'une aviation civile considérable. Attendre des voyageurs pour créer une ligne d'exploitation aérienne serait de la logique à l'envers ; car c'est au contraire l'existence préalable d'une ligne de

transport qui provoque et fait naître les besoins d'échanges ou de relations.

Un ministère de l'air, civil, dégagé de toute emprise des militaires, répond donc bien aux nécessités présentes de l'invention récente. Or le ministère que nous venons de constituer reste encombré de toutes les réalisations aéronautiques nées du fait même de la guerre et qui ne se décident point volontiers non pas à mourir, mais à entrer en léthargie, à procéder à ce qu'on appelait une « réforme » dans les armées de l'ancien régime et que nous désignons aujourd'hui d'un terme barbare, la « démobilisation ». L'aéronautique militaire s'obstine à ne pas démobiliser. La création du ministère de l'air survenant n'a pas pris nos aviateurs militaires au dépourvu : ils ont émigré du ministère de la guerre, et sont passés, armes et bagages au grand complet, au ministère de l'aéronautique. Cette manoeuvre, le directeur d'un grand journal militaire de la capitale me la caractérisait il y a peu de jours d'un mot qui fait image ; il l'appelait la *revanche des mécanos*. A part qu'il n'y eut pas défaite préalable, l'expression est tout à fait juste ; elle caractérise très exactement l'état d'esprit actuel du personnel secondaire de notre aéronautique.

De toutes parts, j'entends déclarer par les gens compétents en la matière que les décrets sur lesquels s'est fondé notre ministère de l'air ne sont pas viables, et que si grande que puisse être la bonne volonté de M. Laurent Eynac, premier titulaire de la charge, il sera bien vite débordé par l'étendue de sa tâche et que des modifications d'attributions devront intervenir sans tarder.

Un examen, même sommaire, des missions incombant à l'aviation en campagne aiderait à mettre quelque logique dans une nouvelle répartition de ces attributions.

Nous sommes partis en août 1914 avec une aviation embryonnaire à laquelle le commandement n'attribuait guère que des missions de reconnaissance pour le compte du général en chef ou pour celui de ses commandants d'armée. Sans négliger l'activité de cet ordre, nos adversaires y avaient ajouté un rôle plus détaillé, en liaison avec les autres armes, observation, repérage, jalonnement ou réglage des tirs, en particulier ceux d'artillerie lourde dont ils étaient plus abondamment pourvus que nous. La tâche s'amplifiait à mesure, l'aviation devint un agent de combat pour son propre compte, et ainsi vit-on apparaître des appareils et des pilotes de chasse et de bombardement. Je ne cite que pour mémoire l'intervention de mitrailleuses aériennes dans le combat à terre, ce qui n'est en somme qu'un cas particulier de la chasse proprement dite.

De cette énumération, il apparaît qu'une discrimination puisse être faite en vue des missions d'instruction du temps de paix. Chasse et réglage sont des spécialisations de guerre qui exigent une préparation et un entraînement permanents. Mais bombardement et reconnaissance ne se présentent pas avec le même caractère de spécialité militaire. On comprend donc qu'à priori il existe dans l'armée du temps de paix et en une proportion *raisonnable* de ses besoins du temps de paix, compte tenu des nécessités immédiates de l'armée de première ligne et en laissant à la mobilisation nationale le soin de pourvoir aux nécessités de la levée en masse ultérieure, des éléments aériens de chasse et de réglage. Mais tout ce qui concerne l'aviation de reconnaissance ou de bombardement, et par là il faut entendre le personnel, le matériel mobile et les installations fixes territoriales peut logiquement entrer dans les attributions de mobilisation du ministère de l'air, étant entendu que celui-ci fera face à son rôle de guerre avec ses moyens de paix dûment coordonnés et transformés en moyens de guerre.

Il en résulte que l'aviation militaire du temps de paix ne devrait plus représenter qu'un petit élément de l'aéronautique nationale, tout comme l'infanterie de l'armée ne constitue qu'une fraction infinitésimale de la masse des citoyens que l'on armera, à la mobilisation, de fusils ou de mitrailleuses. Une petite aviation militaire, bien entraînée, que rien n'empêche de renforcer en vue de manœuvres périodiques avec des éléments de réservistes puisés dans l'aviation civile, tout comme nous appelons, l'été, nos réservistes des autres armes en vue de les maintenir en état de combattre un jour, tel paraît être le terme définitif d'évolution de cette question préoccupante de l'aéronautique. Aux organisateurs de la réaliser dans les meilleures conditions de rendement à la fois pour le temps de paix et pour le temps de guerre. Ce n'est certes pas une tâche de tout repos, mais il y va de toute la sécurité du pays dans le plus prochain avenir.

* * *

J'utilise le peu de place qui me reste pour signaler aux lecteurs de cette Revue la publication récente faite par le ministère de la Guerre du *Règlement général d'éducation physique* (I^{re} partie). C'est un superbe volume de 340 pages édité par l'Imprimerie nationale et qui renferme un nombre considérable de reproductions photographiques pour montrer l'exécution des divers jeux ou mouvements d'assouplissement. Cette première partie se compose de trois Titres respectivement consacrés à l'exposé des bases physiologiques, des

bases pédagogiques, enfin de la pédagogie appliquée de notre méthode française d'éducation physique.

Cette méthode découle des nombreuses expériences d'avant-guerre et de celles utilisées pendant la guerre à la préparation physique rapide des jeunes classes. Elle exploite en outre les résultats obtenus depuis l'armistice par la diffusion de l'éducation physique et des sports ainsi que les progrès réalisés par la physiologie appliquée aux exercices du corps.

Riche des expériences du passé, en parfaite concordance avec les découvertes scientifiques les plus récentes, la méthode française répond actuellement aux différentes nécessités, parce qu'elle continue la tradition des maîtres de l'école française et qu'elle poursuit, dans son évolution, le perfectionnement de la race.

INFORMATIONS

Presse militaire. — En remplacement du colonel VonderMühll, démissionnaire, le Comité central de la Société des officiers a appelé le colonel-divisionnaire U. Wille à la rédaction de l'*Allgemeine Schweizerische Militärzeitung*. Entrée en fonctions, le 1^{er} janvier 1929.

Conférences. — De la deuxième liste des conférenciers du Comité central de la Société des officiers, nous extrayons les indications suivantes de conférences en français :

Colonel Rilliet (à partir du mois de décembre) : *Les manœuvres des brigades 1, 2, 4 en 1928*.

Lt.-col. A. Steiner, à Montreux : *Utilisation des moyens de transport d'un gr. de subs. dans la haute montagne*. (Avec film.)

Tableaux chronoptiques. — Nous voudrions attirer l'attention des officiers sur une invention des plus ingénieuses et qui peut rendre de très utiles services. Elle n'est pas propre à l'activité militaire exclusivement, mais celle-ci peut s'en emparer pour ses besoins particuliers.

L'inventeur est M. Ch.-W. Chatelain, à Genève. Il a composé, pour ses débuts, un *Premier atlas chronoptique, 40 siècles d'histoire*¹ qui, en une série de graphiques très simplement établis, marque la

¹ Editions chronoptiques, Genève.