

Bulletin bibliographique

Autor(en): **E.M. / S.S.**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **80 (1935)**

Heft 5

PDF erstellt am: **27.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

BULLETIN BIBLIOGRAPHIQUE

HISTOIRE

Le général Dupont (1765-1840), par M. Leproux. — 1 vol. grand in-8° de 475 pages, avec des gravures, cartes et plans, hors texte et dans le texte. Paris, éditions Berger-Levrault, 1934. Prix : 40 fr. (français).

Depuis le gros travail du lieutenant-colonel Titeux (*Une erreur historique : le général Dupont*, trois volumes, Paris, Prieur et Dubois, 1902), on est fixé sur l'injustice commise par Napoléon quand il a traité comme un lâche et un traître le vaincu de Baylen.

M. Leproux ne fait que confirmer les conclusions de cette œuvre de réhabilitation; il le fait en se servant de documents inédits qui ont peut-être le tort de n'être pas tous valables, car beaucoup proviennent de la victime ou de sa famille, ou de ses compatriotes. Le panégyriste est Charentais, comme l'était le général, et il tient à mettre en valeur le mérite de ce Charentais. « Ses compatriotes, écrit-il, n'ont plus à craindre de prononcer son nom et doivent se montrer aussi fiers de lui qu'il était fier d'appartenir à la Charente. Nous n'avons pas le droit de le renier. »

A la vérité, l'amour-propre local n'a pas à intervenir dans une question historique. Mais il convient de signaler que le panégyriste d'aujourd'hui est un contempteur repent. Son enfance n'avait entendu parler que des sommes énormes qu'avait rapportées au général sa capitulation à Baylen. Mais, en étudiant les textes, M. Leproux s'est rendu compte des déformations que la vérité avait subies, du fait de Napoléon. Et il a voulu travailler à détruire la légende créée par celui-ci. Il s'y est appliqué avec ardeur, avec soin, et non sans succès.

Il a su en outre, découvrir la cause de la malveillance constante témoignée par l'empereur à un de ses meilleurs lieutenants. Il semble avoir vu très juste en attribuant cette animosité au fait que le Directoire avait chargé Clarke de surveiller le général Bonaparte. Or, celui-ci fut mis au courant de la mission donnée à Clark, et il fut assez naturellement amené à penser que Dupont, alors à la tête du bureau de la guerre, était l'instigateur des mesures prises à son égard. Hypothèse vraiment plausible.

Ajouterai-je, en passant, et puisque l'occasion s'en présente, que Dupont n'est pas le seul enfant de la Charente envers qui sa patrie se soit montrée injuste ? Le marquis de Montalembert est né à Angoulême, chef-lieu du département, et, dans cette ville, aucune rue, je crois, ne porte le nom du créateur de la fortification polygonale, aucun monument ne rappelle ses titres à la reconnaissance de ses compatriotes. Ingratitude d'autant plus coupable que le marquis se ruina en cédant à l'Etat ses forges de Ruelle qui fournirent à la marine française l'artillerie dont elle avait besoin.

E. M.

La guerre moderne, par le général Sikorski, ancien président du Conseil et ministre de la guerre, en Pologne, avec une préface du maréchal Pétain. — Un vol. in-8 carré de XIII-246 pages. Paris, Berger-Levrault, 1935. Prix : 15 fr. français.

Ne nous arrêtons pas aux soixante-dix premières pages. Elles ont pour objet des considérations politiques qui ne sont pas dépourvues d'intérêt, même pour des militaires, mais elles sortent du cadre des questions d'ordre professionnel dont nous avons à nous occuper ici.

Les trois autres quarts du livre abordent des sujets qui sont de nature à passionner les officiers. L'auteur y discute avec compétence des problèmes qu'il qualifie très justement d'essentiels : la durée présumée de la guerre, les devoirs respectifs du pouvoir civil et de l'autorité militaire (gouvernement et commandement), offensive ou défensive, armée de métier ou milices, motorisation et mécanisation de l'armée, rôle éventuel des diverses armes, avenir de l'aérochimie, etc., etc. Sur tous ces points, le général Sikorski, même s'il ne conclut pas toujours avec netteté, même s'il se retranche trop souvent derrière la difficulté qu'on éprouve à concilier les contraires, le général Sikorski fait preuve d'un savoir étendu, d'un jugement pénétrant, d'un équilibre de jugement qui se traduit par de l'objectivité ou par une certaine timidité. A parler franc, on est tenté de lui reprocher de tenir trop volontiers la balance égale. Il a raison de s'élever contre l'excès d'audace. Il blâme l'Allemagne d'avoir, en 1914, joué la victoire sur une seule carte. « Faute cardinale », dit-il. Soit. Mais, plus le risque était grand, plus le succès pouvait l'être, et on est tenté d'admirer l'imprudencé commise, sans qu'il faille pourtant admettre que la pire imprudence soit le comble de la sagesse, comme on le prétendait il y a un quart de siècle, quand on préconisait la suppression des avant-gardes.

Il est si difficile de déterminer les causes de la victoire que celle-ci est attribuée tantôt aux « différences fondamentales entre les conceptions française et allemande de la guerre et de sa direction » (p. 76), tantôt à la violation de la neutralité belge et à la guerre sous-marine qui « provoquèrent non seulement l'entrée en guerre de l'Angleterre, mais celle des Etats-Unis et décidèrent par suite de la défaite allemande ».

Le caractère « juste milieu » du livre se manifeste bien nettement dans des passages comme celui-ci :

« Tout en estimant à leur juste valeur les modifications apportées déjà à l'heure actuelle dans l'organisation des forces armées et celles que l'avenir introduira sans doute en plus grand nombre, il faut se garder d'en précipiter ou d'en exagérer l'évolution. Le snobisme de la modernisation à tout prix coûte cher. Tout en s'affranchissant d'un esprit conservateur exagéré — fréquent dans les anciennes armées et qui se transforme facilement en une routine propre à entraver des perfectionnements indispensables au XX^e siècle en raison du progrès technique, — on évitera les remaniements hasardeux et multiples dans le domaine de l'organisation. Une armée est un organisme complexe et délicat, qu'on peut aisément fausser, mais qu'il est difficile de réparer. Il suffirait notamment de troubler par des expériences prématurées la confiance des soldats dans le système militaire en vigueur, pour que ce dernier devienne inopérant en cas de guerre. »

Ces réflexions sont extrêmement judicieuses. Elles aboutissent à cette règle : Apporter de la mesure dans les réformes. Et pourtant qui sait si on n'a pas souvent intérêt à manquer de mesure et à adopter les solutions outrancières ? N'est-ce pas par là que l'homme de guerre génial se distingue du « bon général ordinaire » ?

Mais, comme n'est pas génial qui veut, et qu'on peut devenir, à force d'étude et de conscience, un bon général ordinaire, le livre du général Sikorski mérite d'être lu et médité.

E. M.

AÉRONAUTIQUE

Almanach des flottes aériennes pour l'année 1934 (*Taschenbuch der Luftflotten. Jahrgang 1934*), par le Dr Ing. Werner von Langsdorf, pilote d'avion. Edition J.-F. Lehmann. Munich, 1934. Prix : RM. 10.—. (Avec 488 reproductions photographiques d'avions et aéronefs dans le texte.)

Publication trilingue (allemand, anglais et français) d'une grande importance internationale, présentant les caractéristiques techniques de tous les derniers modèles d'avions et d'aéronefs du monde entier, sous forme de tableaux pour chaque pays, accompagnés de reproductions photographiques. Avions militaires, avions de commerce, avions de tourisme, aéronefs, planeurs, moteurs d'aviation, signes nationaux distinctifs — tels sont les matières au sujet desquelles le lecteur trouvera dans cet ouvrage maints renseignements inédits.

En étudiant les données techniques des tableaux d'avions militaires, on se rend compte des progrès réalisés par les aviations des principales armées. La vitesse horaire augmente et la construction française vient en tête des recherches dans ce domaine, à en juger par le nombre de types nouvellement réalisés : 32 types faisant de 220 à 230 km. à l'heure, 9 dont la vitesse atteint 250 km., 18 atteignant 300 km., 3 dépassant cette vitesse et 8 atteignant une vitesse supérieure à 350 km. pour arriver au maximum de 370 km. La Grande-Bretagne en a respectivement 22, 6, 15, 6 et 1 ; l'Italie 14, 8, 6, 0 et 1, types nouveaux, correspondant à ces vitesses.

Les avions de chasse français accusent la tendance de s'approcher du type de croiseur aérien : Blériot 127 et 137 de 4,46 et 5,60 tonnes, montant à 4 km. en 12 min. 21 sec., Amiot 140 M., 5,69 tonnes, 5 km. en 17 min. 03 sec., S.P.C.A.-30 M4, de 6 tonnes, 5 km. en 20 min. 30 sec, tous des bi-moteurs.

La capacité de montée atteint, en général, des performances intéressantes qui méritent d'être signalées :

<i>France</i>					
min. . .	2'10"	5'56"	7'	10'	36'
max. . .	10'	30'	45'	50'	—
<i>Gde-Bretagne</i>					
min. . .	6'	4'8"	8'55"	18'	—
max. . .	—	33'	27'30"	32'30"	—
<i>Italie</i>					
min. . .	2'30"	8'	12'16"	—	—
max. . .	12'	24'	—	—	—

En Allemagne, en matière d'aviation civile, qui seule existe dans ce pays, la tendance est de rechercher des avions de transports rapides, à grand coefficient de charge utile : Junkers Ju « 52/3 mL » — 3,79 tonnes sur poids total de 9,20 tonnes, et un autre modèle du même constructeur, « 52/3 mW », 3,16 tonnes sur 9,20 tonnes, ont la vitesse de 267 km./h., tandis que Junkers G 38, avec charge utile de 12,20 tonnes sur 27 tonnes, réalise, avec ses quatre moteurs Junkers (3200 CV.), une vitesse horaire de 226 km. L'hydravion Dornier « Superval » avec la charge utile de 7,20 tonnes sur 15 tonnes, accuse 220 km. à l'heure, avec quatre moteurs Bristol (1200 CV.).

Les petits avions allemands rapides montrent des performances très intéressantes : Focke-Wulf Falke Fw 43, avec la charge utile de 400 kg. : 255 km./h., Junkers Ju 60 bL : 283 km./h. avec 1000 kg. de charge utile et, enfin, Heinkel He 70 B. avec la charge utile de 990 kg. fait du 377 km. à l'heure.

A signaler le grand développement pris par les planeurs en Allemagne : 12 constructeurs avec 38 modèles, contre 2 constructeurs en Pologne avec 2 modèles, 1 constructeur en France avec 7 modèles, 1 constructeur en Suisse avec 4 modèles. L'Italie et les Etats-Unis ont chacun un constructeur avec un modèle.

L'industrie des moteurs d'avions prend d'énormes proportions aux Etats-Unis : 27 constructeurs avec 59 types variés. Vient ensuite la France avec 13 constructeurs et 55 modèles, la Grande-Bretagne présente 10 constructeurs et 42 modèles, l'Italie 6 constructeurs et 28 modèles, l'Allemagne 9 constructeurs et 26 modèles seulement.

Véritable encyclopédie de la technique aérienne, cet ouvrage abondamment illustré est susceptible de satisfaire tous ceux qui tiennent à acquérir une vue d'ensemble des types d'avions actuellement en service dans les principaux pays.

S. DE ST.