

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Band:** 84 (1939)  
**Heft:** 8

**Buchbesprechung:** Bulletin bibliographique  
**Autor:** Bauer

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.10.2024

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

Enfin, n'est-ce pas par une admirable manœuvre napoléonienne que, fin août 1920, le maréchal Pilsudski a sauvé la Pologne ?

\* \* \*

Tout cela est bel et bon, mais la guerre a marché depuis 1918. Avions, chars d'assaut, artillerie lourde, artillerie à longue portée, armes à répétition, voitures motorisées n'en étaient encore, en 1918, qu'à leurs débuts. Aujourd'hui ils seraient employés par milliers. Alors comment peut-on prétendre réaliser les systèmes stratégiques d'autrefois ?

Avec ces engins nouveaux employés par milliers, que va devenir la stratégie ?

Sans doute ces nouveaux engins posent des problèmes difficiles, mais croyez-vous que les perfectionnements apportés au fusil et au canon firent perdre à la cavalerie son rôle capital à la guerre ? Mais croyez-vous que de multiples problèmes ne se sont pas posés aux grands capitaines : ils les ont résolus.

Mais les barrières fortifiées dont toutes les nations s'entourent, qu'en faites-vous ?

On arrivera à les percer. Et alors la stratégie reprendra ses droits.

Général CAMON,  
du cadre de réserve.

---

## BULLETIN BIBLIOGRAPHIQUE

---

### LECTURE D'HISTOIRE

#### Les enseignements aériens de la guerre d'Espagne

Parmi les auteurs français qui s'occupent de choses militaires, M. l'ingénieur général Camille Rougeron est, sans aucun doute, l'un de ceux que signalent, au tout premier rang de cette brillante phalange, la hardiesse de ses conceptions, la nouveauté de ses aperçus et la vivacité de son esprit.

On ne s'étonnera pas, naturellement, de trouver dans ses écrits une parfaite connaissance de tous les éléments de la balistique et de la technique aérienne. On se contentera de noter qu'il est également à son aise sur terre, sur mer et dans les airs et l'on admirera chez lui une liberté totale de l'intelligence, une qualité peu commune de prévision et d'extrapolation, une réflexion jamais en défaut... tout cela joint à un humour redoutable. C'est dire en peu de mots tout l'intérêt de la synthèse que nous présente

son dernier volume, paru dernièrement sous le titre : *Les enseignements aériens de la guerre d'Espagne* <sup>1</sup>.

Quand on veut faire le bilan de l'expérience espagnole et surtout quand, à partir de cette expérience, on cherche à se représenter ce que serait demain une nouvelle guerre européenne, il y a un départ à faire entre ce que nous avons vu là-bas et les possibilités des grandes puissances en cas de conflit généralisé. Tout le monde n'a pas fait ce départ, de là tant de conclusions insuffisantes ou erronées. M. Rougeron, de même que précédemment le général Duval <sup>2</sup>, nous apporte à cet égard toutes les distinctions nécessaires.

En effet, en dépit de 30 mois d'hostilité et d'un effort soutenu des belligérants, ce que nous avons vu dans la péninsule n'est encore qu'une guerre en petit. D'une part, les nationalistes ni leurs adversaires n'ont voulu mettre en œuvre, les uns contre les autres, certains moyens particulièrement redoutables, comme les bombes incendiaires ou les gaz asphyxiants dont on userait certainement contre nous, si les conjonctures diplomatiques et stratégiques voulaient que nous fussions impliqués dans de prochaines hostilités. D'autre part, les alliés du général Franco ne lui ont pas fourni plus de matériel qu'il n'en fallait strictement pour assurer sa victoire sur l'armée du *Frente popular*, et ils se sont aussi bien gardés de le faire bénéficier de certaines techniques ou de certains moyens nouveaux sur l'efficacité desquels ni Rome ni Berlin n'entendaient attirer l'attention de leurs adversaires éventuels.

Comme le montre l'auteur, les Allemands se sont refusés à risquer sur les champs de bataille espagnols leurs nouvelles batteries d'obusiers de 10,5 cm. qui constituent aujourd'hui l'essentiel de leur artillerie divisionnaire. Pareillement ils n'ont voulu mettre à la disposition des nationalistes aucun exemplaire de leurs nouveaux chars, destinés à remplacer ceux dont les expériences du front de Madrid avaient dénoncé assez cruellement les imperfections. Enfin s'ils ont essayé devant Bilbao une nouvelle pièce anti-aérienne de 10,5 cm., ils l'ont retirée du front aussitôt l'épreuve faite, et ils ont mis la même discrétion dans l'essai d'une bombe d'avion à très grande puissance.

Ces réserves loyalement faites par l'auteur lui-même, on n'en admirera que davantage la pertinence et la portée de ses démonstrations. Parmi celles-ci, quelques-unes n'ont pour un lecteur suisse qu'un intérêt théorique ; ainsi tout ce qui concerne le domaine aéronaval, l'attaque et la défense des communications maritimes, la vulnérabilité des ports et de leurs installations civiles et militaires, l'avenir que réserve l'aviation au navire de guerre, encore que ces aperçus hardis et nouveaux prêtent à la méditation. Par contre, du point de vue pratique, il y a beaucoup à tirer à notre propre usage, de toutes les parties de ce livre qui traitent de la défense contre avions, active et passive, et de l'emploi de l'aviation dans une guerre future.

\* \* \*

<sup>1</sup> Un vol. in-8°. Paris, Berger-Levrault, 1939.

<sup>2</sup> Voir : *Les leçons de la guerre d'Espagne* et *Les Espagnols et la guerre d'Espagne*. Deux vol. in-8°, Paris, Plon, 1938 et 1939.

M. Camille Rougeron nous avait donné voici quelques années deux gros volumes sur le bombardement aérien que les expériences de la guerre d'Espagne n'ont pas trouvés en défaut<sup>1</sup>. C'est dire que ses conclusions méritent d'être prises en considération, bien qu'elles ne nous conduisent pas toujours à l'optimisme. Nous serions bien empruntés, en effet, tout en lui donnant raison, de nous inspirer de ses conseils quand il recommande à la France et à l'Angleterre de transporter leurs principales industries de guerre au Maroc et au Canada. Aucun point de notre territoire n'est à plus de 250 km. de l'une quelconque de nos frontières ; c'est là une constatation fort désagréable, mais nous n'y pouvons rien changer.

Toutefois, s'il nous est impossible de procéder à un éloignement convenable de nos industries des bases aériennes de l'ennemi éventuel, les remarques de M. Rougeron sur l'intérêt qu'il y a à disperser les objectifs possibles du bombardement n'en acquièrent que plus de valeur. Le petit atelier mécanique groupant de 10 à 50 ouvriers et auquel il propose de confier la fabrication des bombes et des projectiles d'artillerie, ainsi que leur chargement, foisonne chez nous entre Liestal et le Lac de Joux, et nul doute que, moyennant une organisation convenable du temps de paix, il ne puisse rendre à notre défense nationale les services qu'en attend l'auteur<sup>2</sup>.

On retiendra de même ce qu'il écrit touchant la protection des usines, c'est-à-dire touchant la mise sous tunnel de certaines centrales d'énergie et de certains outillages particulièrement importants.

Voilà pour ce qui concerne la défense antiaérienne passive. Quant à la défense active on pourrait à première vue reprocher à l'auteur de voir un peu gros, quand il nous met en garde contre le bombardier futur, se déplaçant à quelque 10 000 mètres d'altitude, à une vitesse horaire de 800 kilomètres. Mais de pareilles prévisions permettront aux techniciens d'établir des pièces anti-aériennes qui ne seront pas devenues désuètes le jour où elles entreront dans les formations. A ce propos, on approuvera M. Rougeron quand il se prononce, chiffres en mains, en faveur de calibres supérieurs à 7,5 cm. Il est bien certain, en effet, que si l'on veut se trouver en situation de défendre notre ciel dans un avenir assez rapproché, il faudra disposer de batteries de 10,5, voire même de 12 cm. L'objection que l'on tire du peu de mobilité de semblables matériels, n'arrête pas l'auteur dans ses raisonnements, car il fait remarquer avec raison que, prévues pour la défense des grands centres, la plupart de ces pièces n'auront guère à se déplacer et que l'on pourrait même les installer dans des blocs de béton<sup>3</sup>. Et de pareilles installations, par l'application

<sup>1</sup> *L'aviation de bombardement*. Deux vol. in-8°, Paris, Berger-Levrault, 1937.

<sup>2</sup> C'est cette solution qui fut adoptée par les Gouvernements, à la suite du bombardement répété des grandes usines catalanes. Voir à ce sujet l'article de M. W.-H. Rings-Kell : *La guerre d'Espagne, banc d'essai des aviations modernes*, dans *Vu*, n° du 16 août 1939.

<sup>3</sup> On en arriverait ainsi peu à peu à cette « ligne Maginot de l'air » préconisée par le général Serrigny dans la *Revue des Deux Mondes*, n° du 1<sup>er</sup> août 1939.

de la mécanique, permettraient de surmonter la difficulté que l'on éprouve à manipuler aisément des projectiles de tels calibres.

Le bombardier que l'on ira chercher à quelque 9 ou 10 000 mètres d'altitude ne pourra agir que sur zone, il s'ensuivra donc que pour la défense des objectifs de petite étendue, comme le seront les objectifs du front qui seront attaqués soit en piqué soit en vol rasant, on pourra se contenter de petits calibres, mais pour cette défense rapprochée M. Rougeron estime que les pièces de 2 cm., comme celles qui sont en service chez nous et dans de nombreuses armées étrangères, sont d'ores et déjà inopérantes. Il préconise, en conséquence un canon de 37 à 40 mm., et l'on peut en conclure que le nouvel engin antiaérien de 34 mm. qui sort présentement de la Fabrique d'armes de Berne fera parfaitement cet office.

\* \* \*

Quand nous étudions dans nos journaux et dans nos revues les répercussions que peut avoir sur notre défense nationale l'emploi rationnel de l'arme aérienne, on se contente un peu trop souvent, à notre point de vue, d'établir le seul bilan de nos pertes éventuelles. Ce n'est pas assurément que nous sous-estimions l'importance des interventions de l'aviation aussi bien sur les arrières que sur le champ de bataille, et la lecture du livre de M. Rougeron ne nous invite aucunement à nous bercer d'illusions optimistes. L'avenir, effectivement, a bien des chances de confirmer son pronostic, quand il écrit, page 140 : *sur les faibles crédits dont les armées et les marines pourront disposer, après que les aviations auront été servies, il est à craindre qu'il leur faille encore en consacrer une bonne part pour se défendre contre l'avion...*

Mais là encore il ne devrait pas nous suffire de numéroter par avance les coups que nous recevrons probablement du haut du ciel ; il serait opportun aussi de prévoir et de préparer ceux que nous pourrions porter à nos agresseurs. Evidemment on nous opposera que nous ne posséderons jamais la maîtrise de l'air, mais encore peut-on se demander si la maîtrise de l'air que détiendront probablement nos adversaires, en attendant que leurs ennemis ne soient venus nous renforcer, signifiera pour notre aviation une impossibilité absolue de s'élever au-dessus du sol. On peut penser, au contraire, qu'il sera bien difficile de barrer le passage à de petites formations de bombardiers volant à 480 kilomètres à l'heure et exécutant à l'intérieur des lignes ennemies des expéditions d'une profondeur de 30 ou de 40 kilomètres, c'est-à-dire qui ne demanderont pas plus de 8 ou 10 minutes aller-retour. On n'oubliera pas non plus que, comme viennent de le montrer les récentes manœuvres de la *Royal Air Force*, les formations nuageuses qui obscurcissent si fréquemment notre ciel, faciliteront encore de pareilles entreprises.

Dans cet ordre d'idées le livre de M. Rougeron est plein de suggestions précieuses. Rappelant le drame de Guadalajara, où, moyennant 500 bombes et 200 000 cartouches de mitrailleuses, l'aviation du *Frente popular* brisa l'attaque motorisée du corps légionnaire italien qui venait de franchir 40 kilomètres en quatre jours, l'auteur reprend, sur les éléments de l'année 1939, toute la question de l'aviation d'assaut. Il y trouve très justement l'un des antidotes les plus puissants contre les divisions cuirassées



que l'on met en ligne au nord et au sud de nos frontières <sup>1</sup>. Or n'est-ce pas sous cette forme que se présenterait l'agression éventuelle dont nous sommes menacés, laquelle, à moins de manquer son but, devra prendre l'allure du moteur plutôt que celle de l'infiltration et de la manœuvre d'infanterie ?

Que si l'on en vient à l'attaque méthodique, l'aviation aurait sans aucun doute le même rôle capital à jouer au profit de la défense. Liés aux routes, les convois de ravitaillement, avec leurs camions bourrés d'obus et leurs citernes d'essence offriront des objectifs rentables à l'attaque de nos bombardiers. On dira la même chose du bombardement systématique de l'artillerie en position dont le camouflage est quasiment impossible et dont la dispersion dans le terrain répugne aux artilleurs pour des questions de commandement et de parallaxe <sup>2</sup>. Aussi bien, peut-on penser que M. Rougeron ne se contente pas de donner un avertissement utile à nos camarades de l'« armée savante », mais qu'il indique la voie à nos bombardiers, quand, page 51, il laisse prévoir *la neutralisation totale de l'artillerie d'une division par deux escadrilles d'avions*. Et l'on pourrait même ajouter que les difficultés particulières de notre terrain et les passages obligés, si nombreux dans notre pays, faciliteraient encore l'ouvrage à une aviation d'assaut alerte et agressive.

\* \* \*

Mais bien entendu nous ne ferons rien, si nous ne possédons pas un matériel volant apte à remplir les tâches que lui trace M. Rougeron.

D'après celui-ci, la guerre d'Espagne a prouvé que la vitesse demeurait, en dépit de tout et en dépit, principalement, des théories du général Douhet et de ses disciples, la *qualité reine de l'avion militaire*, aussi bien pour le bombardier que pour le chasseur. Les multiplaces d'origine française qui compensaient leur relative lenteur par le développement de leurs armes de défense ont été, en effet, très rapidement mis hors de cause par la chasse nationaliste bien avant que celle-ci disposât des plus récents bolides de l'air italiens ou allemands. En suivant cette voie on en arriverait à des bombardiers et à des chasseurs propulsés à une vitesse horaire de 700 ou 800 kilomètres, par un, deux ou quatre moteurs à refroidissement liquide de 2000 chevaux. Puis, selon

<sup>1</sup> A signaler toutefois les considérations plus pessimistes de « Vivat » dans le supplément militaire de l'*Action française* des 10 et 15 août 1939. Des attaques à la bombe et même au canon sur des chars se déplaçant à vive allure ou disséminés dans le terrain ne seront évidemment pas rentables. Mais en les surprenant en colonnes, aux points de passages obligés, il semble que l'on devrait obtenir des résultats très appréciables.

Saisissons cette occasion pour signaler à nos camarades tout l'intérêt du supplément militaire de l'*Action française*, où collaborent des auteurs aussi distingués que le général Clément-Grandcourt et M. H. de Trézène. Il paraît, sauf exception, les 10, 15 et 25 de chaque mois.

<sup>2</sup> C'est ce que nous vîmes sur le front d'Aragon au mois d'avril 1938. Cinq batteries de 105 et de 155 courts Schneider, sans compter une section de 149,2 italiens, avaient pris position de part et d'autre de la route de Morella à Vinaroz sur un tronçon de moins d'un kilomètre. Mais, comme ce sera souvent le cas chez nous, il n'y avait pas moyen dans cette gorge du rio Bergante de s'établir ailleurs.

l'auteur, il conviendrait de mettre l'accent sur le plafond qu'il relève jusqu'à 12 000 mètres et au delà.

Assurément nous n'en sommes pas encore là ; néanmoins les perspectives que nous découvre M. Rougeron ont cet avantage de nous présenter l'avenir, tel qu'il sera, sans doute, réalisé d'ici trois ou quatre ans. Et ceci nous met en mesure, en fait de matériel aérien et antiaérien, d'établir des prévisions qui ne seront pas tout aussitôt dépassées par l'événement.

Il s'agit enfin que notre aviation de défense et notre aviation d'assaut ne soient pas anéanties au sol le jour même de la mobilisation, et cette question doit nous intéresser d'autant plus que notre statut diplomatique ne nous permettra pas de nous saisir de l'initiative stratégique. A cet effet M. Rougeron préconise l'établissement d'aérodromes en tunnel, de construction rustique, d'où les avions seront extraits pour être catapultés. On assurerait leur retour sur des pistes bétonnées dont la longueur, grâce à l'emploi de câbles freinés, accrochés par la queue de l'appareil, pourrait ne pas excéder 150 mètres. Cette solution, empruntée à la marine, ne laisse pas d'être originale, et elle conviendrait particulièrement à un pays aussi pauvre que le nôtre en terrains plats de grandes dimensions.

\* \* \*

Il suffit, car on ne saurait ici relever tout ce qu'il y a de neuf et d'intéressant dans le récent livre de M. l'ingénieur général Camille Rougeron. Dans ces 250 pages bourrées de faits, nous n'avons voulu relever que quelques traits applicables à notre défense nationale. Mais ils suffiront à montrer au lecteur que si l'auteur ne se classe pas parmi ces militaires qui manquent d'imagination, dont il parle plaisamment dans son premier chapitre, l'imagination n'est pas chez lui la « folle du logis ». C'est, bien au contraire, la faculté créatrice qui s'appuie sur l'expérience de la technique, sur la correction du raisonnement et sur l'intrépidité de l'intelligence.

Capitaine BAUER.

---

## BROCHURES A VENDRE

---

Nous rappelons à nos lecteurs que nous disposons encore de quelques exemplaires des brochures suivantes :

<b>Le service de renseignements dans les corps de troupes de l'infanterie</b> , par le lieut.-colonel Dubois . . . .	Fr. 1.10
<b>Transformations apportées au matériel mitrailleur et procédés de tir</b> , par le capitaine Ch. Daniel . . .	Fr. 0.20
<b>Eléments de tactique</b> , par le colonel Léderrey, 1933 .	Fr. 0.60
<b>Notes de tactique à l'usage des futurs capitaines</b> , par le colonel Léderrey, 1938 . . . . .	Fr. 1.50

Ces brochures peuvent être obtenues auprès de l'Administration de la « Revue militaire suisse », 33, Avenue de la Gare, Lausanne.