

**Quel est l'intérêt de traduire et publier un ouvrage plus de quatre-vingts ans après sa première sortie ? Qu'est-ce que nous pouvons apprendre sur la guerre aérienne par la lecture d'un livre, rédigé à une époque où la plupart des avions furent encore construits avec du bois, des vis, du fil de fer et de la toile ?**



Cliquer sur l'image pour commander l'ouvrage (282 pages, 21 €)

Ces questions qui à première vue semblent pertinentes perdent de l'importance lorsqu'on se rend compte de la date de la publication de ce livre et des événements qui ont marqué cette époque : le 17 décembre 1903 aux États-Unis à Kitty Hawk les frères Orville et Wilbur Wright avaient effectué le premier vol motorisé et contrôlé d'une construction plus lourde que l'air. Six ans après ces premiers vols qui couvraient une distance de quelques centaines de mètres, le Français [Louis Blériot](#) fut le premier à traverser la Manche en avion avec son [Blériot XI](#) le 25 juillet 1909. Le 14 juin 1919, les Britanniques [John Alcock et Arthur Whitten Brown](#) partaient avec leur [Vickers-Viner](#) pour un vol de plus de 3000 km qui les amenaient de Saint-Johns à Terre-Neuve à Clifden en Irlande — huit ans avant le premier vol du continent américain vers l'Europe accompli par [Charles Lindbergh](#) dans son fameux [Spirit of Saint Louis](#) en mai 1927. Onze mois plus tard, le 12 avril 1928, un [Junkers W-33](#) se posait à Greenly Island en Canada. Les Allemands [Hermann Köhl et Günther Freiherr von Hühnefeld accompagnés par James C. Fitzmaurice](#) réalisèrent ainsi pour la première fois la traversée de l'océan Atlantique d'est en ouest.

Avant d'écrire *La guerre aérienne* Hans Ritter avait en 1921 déjà publié une première *Critique de la Grande Guerre* (1), suivie trois ans plus tard par un autre ouvrage, intitulé *La guerre et les armes du futur* (2). Il était donc pleinement conscient du bouleversement provoqué par cette fulgurante conquête de la troisième dimension par l'homme. Dans le premier chapitre de son livre de 1926, il résume les étapes accomplies jusqu'en 1914 avant de décrire ensuite la montée en puissance de l'avion et son usage militaire pendant les différentes phases de la Grande Guerre. Son analyse de la situation de l'aviation militaire à la fin des hostilités et les enseignements de la guerre aérienne l'amènent à un certain nombre de conclusions et perspectives. Dans son dernier chapitre, il présente son idée de la création d'un « type idéal » d'appareil pour une guerre future : un avion militaire unique, construit entièrement en métal, grand et fortement armé, avec un long rayon d'action et une grande capacité d'emport capable d'infliger des coups décisifs à l'ennemi grâce à des bombardements aériens avec des bombes remplies d'explosifs, de gaz de combat ou des matières incendiaires.

Il est intéressant de voir que malgré ces réflexions qui ressemblent beaucoup à celles de Giulio Douhet, Ritter ne cite à aucun moment ni le nom du général italien ni le titre de son livre *Dominio dell' Aria* qui en 1921 avait été un des premiers à décrire l'importance vitale de la maîtrise de l'espace aérien dans une guerre future (3). Vu l'impact des thèses du général italien sur le débat stratégique en Grande-Bretagne et notamment aux États-Unis, il est exclu qu'il n'ait jamais entendu parler de cet ouvrage. Force est de constater que par ses nombreuses citations dans le texte et par ses notes Ritter montre une très bonne connaissance de la littérature spécialisée. Il fait référence à sir Hugh Trenchard, chef de la *Royal Air Force* et surtout au général américain William (Billy) Mitchell qui ont plaidé tous les deux auprès de

leurs gouvernements respectifs en faveur de la création d'une nouvelle armée à part entière, distincte du haut commandement de l'armée de terre et de la marine. En répétant leurs arguments, il reprend également une des idées centrales du général italien.

Giulio Douhet voyait dans la création d'une armée de l'air avec son propre état-major et une infrastructure indépendante de celles des deux autres armées la condition *sine qua non* de la guerre future. Le principal rôle d'une armée de l'air n'était pas de se limiter à des attaques aériennes contre les positions militaires ennemies au front. Il leur appartenait de mener des opérations indépendantes, en portant des coups décisifs sur l'arrière-pays contre les sites de production et les villes de l'ennemi. La plupart des spécialistes partageait son avis à propos de l'effet dévastateur de ces bombardements aussi bien par rapport à l'économie de guerre que par rapport au moral de la population ennemie. Mais, en tenant compte de l'expérience de la Grande Guerre, les opinions étaient loin d'être aussi unanimes à propos de l'autre postulat de Douhet qui stipulait que des bombardiers lourds, envoyés en grand nombre et équipés avec des canons pour se défendre, seraient toujours capables d'atteindre leur but. Les premiers bombardements de ce type, par exemple les missions des Allemands contre la Grande-Bretagne avec des *Gotha Go G VIII* et *Siemens R VI Staaken*, des avions d'une taille énorme, se sont soldés par un échec.

Quelles sont les raisons pour Ritter de plaider en faveur de la théorie du général italien malgré cette expérience? Il est difficile d'y répondre avec précision parce que mis à part ses livres et ses articles les sources à propos de l'homme se font plutôt rares.

✘ Le capitaine et ancien membre de l'état-major Hans Ritter est né le 21 novembre 1886 à Ludwigsbourg dans le Wurtemberg. Il a commencé sa carrière dans les services publics de ce *Land*. Le jeune *Landrat* - l'équivalent d'un sous-préfet français — fut mobilisé en 1914 dans un régiment de dragons (*Badisches Leib-Drögoner-Regiment Nr. 20*). Il décide très tôt de devenir pilote militaire dans la *Feldfliegerabteilung FFA 38*. Le 23 décembre 1916, il est décoré de la médaille militaire du mérite en or du Wurtemberg pour ses services rendus lors de la bataille de Verdun en 1915 et sur le front de l'Est l'année suivante. Il rejoint l'état-major de l'armée et est promu capitaine (*Hauptmann*) en 1918 (4).

En 1919, le traité de Versailles impose à l'Allemagne de réduire les effectifs de son armée à 100 000 hommes et ceux de la marine à 15 000. Le Reich est obligé de rendre aux Alliés tous les grands bâtiments de la flotte ainsi que ses avions. L'aviation militaire est interdite et l'état-major de l'armée dissout.

Suite à l'absence complète de papiers personnels nous ne savons pas, si Hans Ritter a songé à présenter sa candidature pour continuer sa carrière militaire dans les rangs de la nouvelle *Reichswehr*. Il semble avoir préféré donner sa démission et aurait trouvé un nouveau poste à la légation du Land de Wurtemberg auprès du Reich. Un dossier qui se trouve aujourd'hui dans les archives du ministère de l'Intérieur à Stuttgart (5) indique qu'il aurait été forcé de quitter Berlin deux ans après, en 1922, à la suite d'une affaire de contrebande. D'après ce même dossier, il serait parti pour enseigner comme professeur à l'académie de guerre à Moscou. Cette dernière information est intéressante pour deux raisons : d'une part parce que sa nouvelle fonction aurait permis à Ritter de se procurer facilement les publications liées à des

questions militaires ; et d'autre part parce que la *Reichswehr* entamait à peu près au même moment des négociations secrètes avec des émissaires du régime soviétique pour lancer une coopération étroite dans plusieurs domaines militaires.

L'un de ces projets concernait la création d'une école de pilotage à Lipetsk, pour permettre à une élite de jeunes officiers allemands de recevoir en cachette une formation sur des avions modernes. L'autre projet prévoyait la construction d'une usine d'avions à Fili, près de Moscou. Avec l'aide de l'État allemand, Hugo Junkers, à cette époque le premier producteur d'avions en Allemagne, fut invité pour y construire un site de montage pour ses derniers modèles (6).

Malheureusement, nous n'avons aucune preuve que Ritter était déjà à cette époque en contact soit avec l'industriel lui-même soit avec les hommes de son entourage. En décembre 1925, nous le retrouvons en Turquie, toujours dans la même fonction de professeur et enseignant à l'académie de l'état-major à Istanbul. Il y est resté pendant trois ans et ce n'est qu'en septembre 1928 que Ritter rentre en Allemagne où il devient un des conseillers techniques du professeur Junkers (7).

Ce type de parcours n'était pas exceptionnel pour un ancien pilote allemand et héros de la Grande Guerre. Rares furent ceux qui avaient la possibilité de continuer leur carrière militaire après la fin des hostilités.

Le général Hans von Seeckt, le nouveau chef de la *Reichswehr* n'était guère favorable à la nouvelle République. Dès la prise de ses nouvelles fonctions au 1er novembre 1919, il songeait à préparer la revanche. La création du *Truppenamt* à la place de l'ancien état-major de l'armée du *Kaiser* n'était pas sa seule violation des stipulations du traité de Versailles. Pour Seeckt et son entourage, il était hors de question de rester à l'écart de l'évolution technique et stratégique dans le domaine militaire. Le traité de Paix prévoyait de priver l'Allemagne non seulement de sous-marins, de tanks et de l'artillerie lourde, mais il interdisait aussi à la *Reichswehr* de disposer d'avions militaires de toute sorte. Le général von Seeckt, qui était un fervent adepte de cette nouvelle arme, ordonna à un groupe d'experts — pour la plupart d'anciens officiers qui avaient fait preuve de leurs qualités de commandement — de rédiger des aide-mémoires, basés sur une analyse systématique de l'emploi de nouvelles armes et de tactiques lors des grandes batailles de la guerre. Parmi ces spécialistes, il en recrutait ensuite quelques-uns pour le *Truppenamt* dans la perspective de profiter ainsi non seulement de leur savoir-faire mais surtout de préparer la renaissance de ses cendres d'une nouvelle armée de l'air (8).

Malgré tous ces efforts, légalement, il était exclu pour ces officiers de continuer leur carrière dans la nouvelle *Reichswehr* en tant que pilote. La création d'un département pour l'aviation civile auprès du ministère des Transports, par contre, permettait de leur offrir cette chance. On échangeait son uniforme contre un costume civil, Ernst Brandenburg, qui commandait en 1917 les premières attaques aériennes contre la ville de Londres, devenait ainsi vice-secrétaire d'État du ministère des Transport.

Au début des années vingt, le marché du transport aérien était en pleine progression un peu partout dans le monde. La *Deutsche Luft-Reederei* était une des premières compagnies civiles en Allemagne. En 1919, elle assurait la liaison entre Berlin et Weimar, où l'Assemblée

nationale, qui voulait se mettre à l'abri des mouvements révolutionnaires dans la capitale, avait trouvé refuge. En suivant cet exemple, d'autres lignes furent ouvertes et desservies soit par d'anciens pilotes de la Grande Guerre comme Ernst Udet ou Erhard Milch soit par des constructeurs d'avions comme Hugo Junkers. La vie de ces compagnies était très difficile étant donné que le traité de Versailles avait imposé de livrer les appareils militaires et que la construction de nouveaux avions civils était soumise à des normes strictes. Une Commission militaire interalliée de contrôle veillait sur la puissance du moteur, la vitesse et le rayon d'action de leurs appareils.

Une partie des restrictions concernant l'aviation furent levées le 22 mai 1926. L'Allemagne signait à Paris un « accord aéronautique en vue d'assurer l'application de l'article 198 du traité de Versailles ». Cinq mois plus tôt, le 6 janvier 1926, Ernst Brandenburg au nom du ministère des Transports ordonna la création d'une compagnie nationale pour pouvoir faire face à la concurrence des compagnies aériennes étrangères. Sous la direction de Erhard Milch la *Deutsche Luft Hansa AG* regroupait la *Deutsche-Aero Lloyd AG* — issue en 1923 de la fusion entre la *Deutsche Luft-Reederei*, le *Lloyd-Luftdienst* — et la *Junkers Luftverkehrs AG* (9). Sa création permettait au gouvernement allemand de subventionner la construction de nouveaux avions toujours plus grands et plus performants.

Hugo Junkers a été non seulement un des pionniers dans ce domaine. Avec le [Junkers F-13](#), il disposait dès 1919 d'un avion de voyage et de transport, construit entièrement en métal (*Duralmin*). C'était aussi un des premiers avions équipé d'une cabine qui permettait d'y accueillir quatre passagers comme dans une voiture de tourisme. Le *F-13* donnait naissance à toute une série d'autres modèles de Junkers, dont le *Junkers W-33* déjà cité, qui avait permis à Köhl, von Hühnefeld et Fitzmaurice de réussir la première traversée de l'Atlantique d'est en ouest.

Nous savons qu'Hugo Junkers avait pris très tôt connaissance du livre d'Hans Ritter. Karl Plauth, un ancien pilote de chasse de la Grande Guerre qui avait rejoint son équipe d'ingénieurs en 1923 avait contesté les idées de Ritter dès la sortie de son livre. Dans un rapport interne de 1926, Plauth se montrait convaincu qu'un avion de chasse moderne, équipé de canons était tout à fait capable de rattraper un bombardier lourd et de le détruire en plein vol. Malgré ses conclusions, basées sur une simple comparaison des performances des constructions les plus récentes, il semble que Junkers n'était pas prêt à partager l'avis de son meilleur ingénieur. Sinon comment expliquer que lorsque Karl Plauth trouva la mort lors d'un crash de son appareil du type A-32 le 1er novembre 1927 sur l'aérodrome de la firme à Dessau, H. Junkers, à la recherche d'un nouveau conseiller technique faisait appel à Hans Ritter ? (10)

Le *Junkers A-32* et le *Junkers W-33* sont les précurseurs d'un avion qui a marqué l'histoire de la future *Luftwaffe* d'Hermann Göring : le *Junkers Ju-52/3*. Comme ses deux prédécesseurs, cet avion avait été conçu aussi au début avec un moteur central. L'idée de rajouter deux autres moteurs dans les ailes pour agrandir ce modèle et d'augmenter ses performances revient à Erhard Milch. Le directeur de la *Luft Hansa* était à la recherche d'un avion de ligne capable de transporter au moins une quinzaine de passagers (11).

À la différence d'Hugo Junkers, nous ne savons pas si Milch a lu le livre de Ritter. Mais la

demande d'augmenter non seulement le nombre des moteurs mais aussi de prévoir la possibilité de pouvoir transformer cet avion à tout moment en bombardier est significative. Vu sous cet angle, un autre projet pour un avion civil mis en chantier par Hugo Junkers presque au même moment devient beaucoup moins surprenant. Le 6 novembre 1929, le *Junkers G-38*, un géant de 44 m d'envergure, équipé de quatre moteurs, reçoit à Dessau son baptême de l'air. L'avion offrait une trentaine de places dans sa cabine, située dans le fuselage et dans une partie des ailes. Les performances du *Junkers G-38* étaient impressionnantes, mais elles furent éclipsées par une autre construction encore plus surprenante : deux semaines plus tôt, le 21 octobre 1929, l'hydravion Dornier *Do-X* avait décollé du lac de Constance avec à son bord 159 passagers (!) et 10 membres d'équipages.

Hugo Junkers et Claude Dornier faisaient ainsi preuve des performances extraordinaires de l'industrie aéronautique allemande qui malgré les stipulations du traité de Versailles ne semblait avoir en rien perdu de ses capacités. Mais pour les experts militaires, il était clair que ce type d'avion géant présentait encore trop de défauts pour servir leurs besoins. Par rapport à un avion de chasse, ils étaient beaucoup trop lents et très vulnérables. Au début des années trente, l'Allemagne ne disposait toujours pas d'un moteur suffisamment puissant. En 1936, Erhard Milch, dans sa nouvelle qualité de secrétaire d'État du ministère de l'Air, décidait d'abandonner le projet d'équiper la *Luftwaffe* d'un bombardier à quatre moteurs. Les prototypes de Dornier, le *Do-19* et de Junkers, le *Ju-89* passaient à la casse (12).

L'importance de cet éternel problème des constructeurs allemands qui ne date pas d'hier n'est jamais évoquée en tant que tel par Hans Ritter. Or, dans son livre *La guerre aérienne*, publié en 1926 son premier objectif a été de tirer les leçons de la Grande Guerre. Au lieu de présenter un bilan complet et critique, il préfère souligner les acquis obtenus par les Allemands dans tous les domaines de la guerre aérienne moderne : la technologie et la construction des avions, leur armement, l'équipement et la logistique, la formation des officiers et des pilotes et enfin la stratégie et les tactiques à employer dans une guerre future. Certes, ses contemporains et parfois même ses anciens camarades n'ont pas toujours donné un accueil favorable à ces visions mais cela n'empêche que dans leur totalité ses idées ont malgré tout porté leurs fruits.

Dans son dernier chapitre, intitulé « Conclusions et perspectives », Ritter propose par exemple la construction d'un avion bimoteur de combat (*Kampfflugzeug*) pour assurer la défense (13). Cette idée a donné naissance à une nouvelle catégorie : le *Zerstörer* (Destroyer). Le *Bf-110* conçu par Willy Messerschmitt en 1934 fut perfectionné pendant la guerre par Ernst Heinkel avec le *He-219 Uhu*. Équipé d'un système de radar de type *FuG 220 Lichtenstein*, c'était un des meilleurs appareils pour combattre les attaques menées par la *Royal Air Force* en pleine nuit contre des villes en Allemagne.

L'idée de voler en pleine nuit grâce à l'utilisation de la transmission sans fil et guidé par des instruments de navigation modernes, la vision d'un « avion qui n'aurait que de surfaces portantes » (14) ou le « remplacement de l'hélice par d'autres systèmes de propulsion » dépassait de loin l'imagination de ses contemporains. Pourtant, cette dernière idée devenait réalité une douzaine d'années plus tard. Le 20 juin 1939, décollait de Warnemünde le *He-176*, le premier avion fusée, résultat d'une coopération entre Ernst Heinkel et Wernher von Braun. Seulement deux mois plus tard, le 27 août 1939, à l'aube, une autre construction

révolutionnaire de Heinkel décollait du même endroit. Il s'agissait du *He-178*, équipé cette fois-ci d'un moteur à réaction, le *Heinkel He S 3*.

Malgré tous ces exploits surprenants, force est de constater que les constructeurs allemands ont fait beaucoup moins de progrès dans le domaine des moteurs classiques. Déjà pendant la Grande Guerre, leurs efforts pour construire des moteurs à piston capables d'égaliser les performances de ceux des Alliés, en termes de poids et de puissance, ne se sont jamais soldés par un succès. Avec les conditions imposées par le traité de Versailles, il était définitivement exclu de combler ce retard. Vu sous cet angle la réalisation de l'idée de Ritter de créer un « modèle d'appareil unique », un avion géant à usage militaire capable non seulement de porter des coups mortels loin derrière les lignes du front de l'ennemi, mais aussi de se défendre contre des attaques des avions de chasse, était pratiquement exclu d'avance.

Il n'est pas certain que Ritter se soit jamais rendu compte des implications et des difficultés techniques qui s'opposaient à un tel *Bombenflugzeug* (15). Dans sa vision de la guerre aérienne, le bombardement massif des villes et des sites de production ne représentait qu'une partie des missions à remplir par une armée de l'air moderne. Il prévoit des attaques surprises, exécutées en vitesse. Son allusion à la marine qu'il fait dans son dernier chapitre montre que le lancement de telles opérations implique à ses yeux le risque de pouvoir se terminer sous forme d'une confrontation directe avec le gros de l'armée de l'air ennemi.

Pour compléter ce panorama de l'influence du livre d'Hans Ritter sur la suite des événements, il ne faut surtout pas oublier de citer ici le nom de Helmut Wilberg, un des pères fondateurs de l'aviation militaire en Allemagne (16). Il était un des premiers officiers de l'armée qui avait dès 1913 reçu une formation de pilote. En 1920, il fut choisi par le général von Seeckt pour assurer la continuité et préparer la renaissance d'une aviation militaire en Allemagne. Helmut Wilberg se servait du livre de Ritter pour mettre au point un certain nombre d'idées qu'il avait recueillies de la lecture des analyses que von Seeckt avait commandées en 1920 au moment de la création du *Truppenamt*.

La première directive, établie en 1926 par Wilberg et son successeur, Helmut Felmy, insistait déjà sur le principe d'une indépendance totale de l'armée de l'air par rapport à l'armée de terre et la marine (17). En tenant compte de l'expérience de la Grande Guerre, elle prévoyait que la future *Luftwaffe* devrait être capable de mener aussi bien une guerre aérienne « opérative » que d'intervenir sur les différents théâtres d'opérations comme arme tactique.

La *Luftwaffendienstvorschrift L. Dv. 16* de 1935 (18), rédigée également par Helmut Wilberg et par Walther Wever, le nouveau chef d'état-major d'Hermann Göring, précisait en détail, quand, à quel moment et sous quelle forme la *Luftwaffe* devait prendre ses propres initiatives, combattre les forces ennemies et mener des attaques stratégiques contre les sites de production et les arrières de l'ennemi. La possibilité de servir d'arme d'appui pour l'armée de terre ou la marine n'était pas exclue mais sous condition d'être traitée à un niveau égal.

Si Hans Ritter a été à l'origine des idées de la pensée militaire et stratégique de l'aviation en Allemagne dans les années vingt, pourquoi n'a-t-il pas fait carrière sous le national-socialisme dans les années trente ? Il donne lui-même une première réponse à cette question dans un autre livre intitulé *L'Armée française d'aujourd'hui* (19). Dans cet ouvrage, publié en 1924, il

s'est montré très critique envers la Prusse et son esprit militariste. Comme beaucoup des Allemands du Sud, il était peu favorable à une société civile dominée par le militaire et son institutionnalisation par le *Reserveoffizier* (officier de réserve). Nous ne savons pas, si cela a été une des raisons qui l'a incité à ne pas opter pour une carrière dans la *Reichswehr* en 1920. Dans un rapport confidentiel, qu'il a adressé à un ami britannique après le début de la seconde guerre mondiale, en septembre 1939, Ritter a ouvertement accusé les «généraux prussiens» d'avoir toujours été des opportunistes. Pour pouvoir continuer à exercer leur métier, ils avaient en 1919 accepté sans hésitation de servir une armée rouge (20).

Au moment de l'arrivée d'Adolf Hitler au pouvoir, la détention d'avions militaires est toujours interdite à l'Allemagne. Par décret du 2 février 1933 et pour respecter la forme, Hermann Göring fut nommé commissaire du Reich pour l'aviation (*Reichskommissar für Luftfahrt*). La création officielle d'un ministère de l'Air n'entre en vigueur que deux mois plus tard. Bien qu'il s'agisse d'une administration civile, Göring, dès le début, ne laisse planer aucun doute sur son intention de préparer la renaissance d'une *Luftwaffe*.

En mai 1933, son nouveau secrétaire d'État, Erhard Milch, lui présente un mémorandum, rédigé par un de ses plus proches collaborateurs. Pour redevenir au plus vite une grande puissance, Robert Knauss (21) propose que l'Allemagne au lieu de mettre en chantier deux cuirassés (*Panzerkreuzer*) pour la marine investisse son argent plutôt dans la construction de 400 bombardiers lourds. L'idée de mettre à la disposition du nouveau régime au plus vite une *flotte aérienne à risque* (*Risikoluftflotte*) plaisait beaucoup à Hermann Göring. Dans des entretiens, il ne cachait pas à ses interlocuteurs son intention de collectionner dorénavant des avions «comme des timbres de poste». Il faisait fi de l'avertissement selon lequel la proposition de Knauss ressemblait beaucoup à la stratégie poursuivie par l'amiral von Tirpitz au tournant du siècle et que l'affrontement avec la Grande-Bretagne qui en était résulté s'était soldé par un échec.

Après la création du ministère de l'Air, Erhard Milch fit le tour de tous les constructeurs d'avions allemands en leur demandant d'augmenter leur production le plus vite possible. Hugo Junkers refusa ce plan. Du point de vue politique, il éprouvait peu de sympathies pour le nouveau régime. Et en tant que chef industriel et leader dans ce secteur, il n'acceptait pas de recevoir des ordres de production à n'importe quel prix et en faisant appel à des sous-traitants. En profitant des problèmes financiers que Junkers n'avait pu résoudre en 1932 que grâce à l'aide d'un autre grand industriel, Robert Bosch, les nationaux-socialistes mirent la pression sur lui. Avant la fin de 1933, Hugo Junkers fut obligé de quitter la direction de son entreprise (22). Il mourut un an après, le 3 février 1935, le jour de son 76e anniversaire.

Avec le départ du patron et la reprise de son empire par le *Reichsluftfahrtministerium*, Hans Ritter, perdait également son poste de premier conseiller technique. Étant donné qu'il partageait les opinions politiques de Junkers, il quitta à nouveau le pays. Nous le retrouvons en 1934 à Paris. En tant que représentant du *Reichsverband der deutschen Luftfahrtindustrie*, il y continuait à publier des articles (23). Un an après, le 5 février 1935, il fut recruté par l'ambassade du Reich en France comme expert pour les questions aéronautiques (24). Trois ans plus tard, après l'*Anschluss* de l'Autriche en 1938, il quitta ses fonctions à Paris et s'installa en Suisse.

Pendant toutes ces années, Ritter restait un fervent adversaire du national-socialisme. Il envoyait régulièrement des comptes rendus à un ami en Grande-Bretagne, le *Group Captain* Malcolm Christie sur l'évolution de la situation politique et militaire en Allemagne. Les deux hommes se sont connus probablement à la fin des années vingt, lorsque Christie avait été attaché de l'air à l'ambassade britannique de Berlin. Après lecture des rapports, dressés par son ami Ritter sous plusieurs noms de code, Christie les envoyait au secrétaire permanent du *Foreign Office*, sir Robert Vansittart. Comme il l'a fait savoir un jour à Christie, par son action Ritter voulait encourager le gouvernement de Londres à rester ferme vis-à-vis des machinations du régime nazi. Contrairement à Neville Chamberlain et ses plus proches conseillers, Ritter ne voyait aucun intérêt à tenter de ménager le *Führer* Adolf Hitler par une politique d'*Appeasement*. Il mettait ses interlocuteurs en garde contre l'idée avancée par l'entourage du Premier ministre britannique de mettre un jour Hitler à l'écart et de trouver ensuite une entente avec le «deuxième homme du troisième *Reich*», Hermann Göring. À ces yeux un tel arrangement ne présentait aucun avantage (25).

L'ambition d'Hans Ritter ne visait pas simplement à un renversement du régime nazi, mais il voulait en même temps aussi mettre un terme à la prédominance de la Prusse et de l'esprit prussien en Allemagne. Avec cette ambition, il entra à nouveau en scène au début de la seconde guerre mondiale. Lors de drôle de guerre, il servait pendant plusieurs mois d'intermédiaire à un groupe de résistants autour de Carl Goerdeler, l'ancien maire de Leipzig et de l'industriel Robert Bosch. Les différents membres de ce groupe essayaient de renouer les contacts avec les gouvernements de Londres et de Paris. À Luzerne, son nouveau domicile Ritter proposait également ses services à l'ancien chancelier du Reich, Joseph Wirth. L'ex-leader du parti du *Zentrum* avait comme lui trouvé refuge en Suisse (26). Mais, toutes ces initiatives sont restées vaines et Ritter se retira de ces activités à la fin de 1940.

Après la capitulation du *Reich* en 1945, les interlocuteurs britanniques de Ritter ne montrèrent aucun intérêt à dévoiler leurs activités et les contacts qu'ils avaient entretenus pendant la guerre avec des émissaires allemands. Ils n'ont fait aucun effort pour aller au secours des anciens membres de la résistance, qui en Allemagne étaient considérés à la fin de la guerre comme des traîtres.

En conséquence, Ritter préféra se taire. Jusqu'à sa mort en 1972. Il n'a jamais parlé en public de ses actions pendant les années trente et quarante. Il ne voulut même pas en donner des détails lorsque Gerhard Ritter, un historien de grande renommée et ami personnel de Goerdeler, s'est intéressé à lui et son histoire (27). Ce n'est que dans les années quatre-vingt-dix du siècle dernier qu'une nouvelle génération de chercheurs est enfin parvenue à dévoiler l'identité de celui qui se cachait derrière le nom de code *The Knight* (28).

**Stefan Martens**

**directeur adjoint de l'Institut historique allemand (Paris)**

La guerre aérienne, de Hans Ritter (La Documentation française, 282 pages, 21 euros)

Cliquer [ICI](#) pour commander cet ouvrage

- 
1. Hans Ritter, *Kritik des Weltkrieges*, Leipzig, Verlag K.F. Kiffiler, 1921.
  2. Idem., *Der Zukunftskrieg und seine Waffen*, Leipzig, Verlag K.F. Kihler, 1924.
  3. Giulio Douhet, *Dominio dell'Aria*, Rome 1921 ; *idem*, *La maîtrise de l'air* (texte imprimé) ; suivi de *La guerre de 19..*, traduit de l'italien par le lieutenant-colonel Benoît Smith et par Jean Romeyer. Préface du général Richard Wolsztynski, présentation du colonel Ferruccio Boni. Postfaces de Patrick Facon et Serge Gadal. Paris, 1SC-Économica, 2007.
  4. Pour ces informations à propos de sa carrière militaire et ses décorations voir :  
<http://www.frontflieger.de/2-ffa038.htm>  
<http://www.frontflieger.de/3-wmvo.html>
  5. Voir Hauptstaatsarchiv Stuttgart, Baden-Württemberg, Bestand E 1306 — Staatsministerium. Akten der württembergischen Gesandtschaft in Berlin, E 1306 BÜ 355.
  6. Ni Manfred Zeidler, ni Lutz Budrass qui font référence dans leurs études à cette collaboration entre Junkers et la Reichswehr, évoquent le nom de Flans Ritter. cf Manfred Zeidler, *Reichswehr und Rote Armee 1920-1933. Wege und Stationen einer ungewöhnlichen Zusammenarbeit*, München, Oldenbourg, 1993. p. 54-58 ; Lutz Budrass, *Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918 — 1945*, Düsseldorf. Droste-Verlag, 1998, p. 101 - 127.
  7. Cf. Biographien rund um Junkers : <http://www.ju-fl3.de/F13/person.html>
  8. Pour plus de détails voir James S. Corum, *The Luftwaffe. Creating the Operational Air War, 1918-1940*, Lawrence, University Press of Kansas, 1997, p. 49-84.
  9. Jochen K. Beeck, *Im Zeichen des Kranichs. Die Flugzeuge der Lufthansa 1926-2006*, Stuttgart. Motorbuch-Verlag, 2006.
  10. Lutz Budrass, *Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland...*, *op. cit.*, p. 247.
  11. David Irving. *Die Tragödie der Deutschen Luftwaffe. Aus den Akten und Erinnerungen von Feldmarschall Erhard Milch*, Frankfurt-sur-le Main. Ullstein, 1970, p. 50-51.
  12. Edward L. Homze. *Arming, the Luftwaffe. The Reich Air Ministry and the German Aircraft Industry, 1919-1939*. Lincoln, University of Nebraska Press, 1976, p. 119-128.
  13. Il revient sur cette idée quelques années plus tard dans un article, cf. Hans Ritter, « Neuzeitliche Kampfflugzeuge » dans : *Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure*, vol. 78, n° 15 du 14 avril 1934, p. 455-458.
  14. Il ne s'agit ici pas d'une idée de Hans Ritter, mais de Hugo Junkers (*Ju 1000*) conçu dès 1910.

15. Cf. Hans Ritter, « Neuzeitliche Bombentlugzeuge » dans : *Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure*, vol. 78. n° 12 du 24 mars 1934, p. 363-373.
16. Wilberg était, en 1911, l'auteur d'un aide-mémoire concernant les avantages que représentait une observation du terrain par avion par rapport à une observation classique par la cavalerie.
17. Cf James S. Corum, *The Luftwaffe... Op. cit.*, p. 81-86.
18. Cf Horst Boog, *Die deutsche Luftwaffenführung 1935-1945, Führungsprobleme, Spitzengliederung, Generalstabsausbildung*, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1982, p. 64-172 ; pour des extraits de ce document voir Karl-Heinz Völker, *Dokumente und Dokumentatphotos zur Geschichte der deutschen Luftwaffe. Aus den Geheimakten des Reichswehrministeriums 1919-1939*, Stuttgart. Deutsche Verlags-Anstalt, 1968, p. 466-486.
19. Hans Ritter, *Die französische Armee von heute*. Leipzig, Verlag K.F. Kühler, 1924.
20. « Die Generäle sind bereit, auch in einer Roten Armee weiter zu dienen, wenn sie nur weiter Soldaten spielen und Krieg führen dürfen ». Rapport de Ritter à Malcolm Christie du 27 septembre 1939, voir Ulrich Schlie, *Kein Friede mit Deutschland. Die geheimen Gespräche im Zweiten Weltkrieg 1939-1941*. Munich. Berlin, Langen Müller, 1994, p. 167-168.
21. Pour le texte de ce mémorandum voir Bernhard Heimann, Joachim Schunke, « Eine geheime Denkschrift zur Luftkriegskonzeption Hitler-Deutschlands vom mai 1933 », dans : *Zeitschrift für Militärgeschichte* 3 (1994), p. 72-86. Knauss, à cette époque encore un des directeurs de la Luft Hansa, a publié en 1934 aussi un roman-fiction, dans lequel il décrit une attaque aérienne sur Paris, cf. Majors Helder, *Luftkrieg 1938*, Berlin, Traditions-Verlag Kolk & Co. 1934.
22. Pour les détails voir Lutz Budra13. *Flugzeugindustrie und Luftrüstung...*, op. cit. p. 320-335.
23. Cf note 13.
24. Cf Klaus-Jürgen Müller, *Generaloberst Ludwig Beck. Eine Biographie*, Paderborn, Schöningh Verlag, 2008. p. 251-257.
25. Cf Clemens von Klemperer. *Die verlassenen Verschwörer. Der deutsche Widerstand auf der Suche nach Verbündeten 1938-1945*, Berlin. Siedler, 1994, p. 62-70. Pour ces contacts avec Göring lors de la drôle de guerre voir aussi Stefan Martens, *Hermann Göring. « Erster Paladin des Führers » und « Zweiter Mann im Reich »*, Paderborn. Schöningh. 1985, p. 173-223.
26. Cf Heinrich Küppers, *Joseph Wirth. Parlamentarier, Minister und Kanzler der Weimarer Republik*, Stuttgart. Steiner-Verlag, 1997.