Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 56 (1911)
Heft: 3

Artikel: L'aviation militaire en Suisse
Autor: Lecoutre, G.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-339255

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.07.2025

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

L'aviation militaire en Suisse[1]

(Planches XVII-XX).

Les raids merveilleux accomplis dernièrement en France par les aviateurs militaires ne pouvaient nous laisser indifférents; il était temps que la Suisse suivît les traces de sa glorieuse devancière.

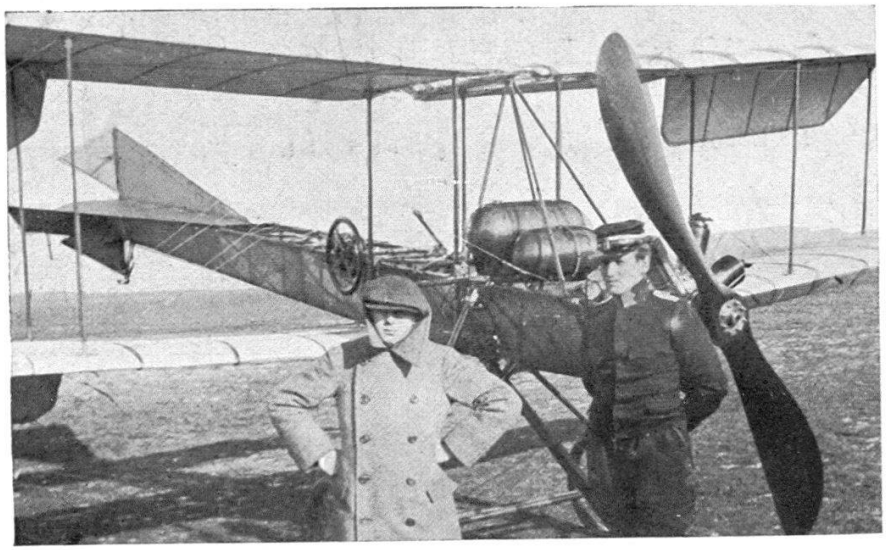
Les premiers essais de vols avec passager militaire en Suisse ont eu lieu dans le courant de janvier 1911, sur le terrain de l'école d'aviation d'Avenches. L'aéroplane utilisé pour ces expériences, construit par les frères Dufaux, de Genève, biplan à 2 places, du type traversée du lac Léman, moteur Gnôme 50 HP., piloté par l'aviateur Failloubaz, a admirablement supporté ses premières épreuves de vol avec passager, et sera certainement appelé à figurer dans nos futures écoles d'aviation militaire.

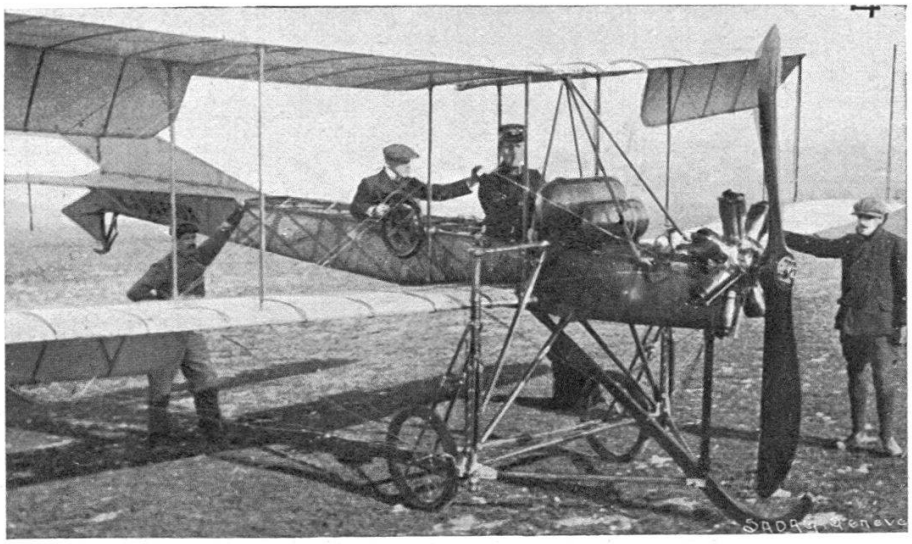
Quel parti pourrions-nous tirer, nous Suisses, de l'aéroplane aux manœuvres ou en temps de guerre? Nos futurs aviateurs devront s'entraîner à faire de la hauteur, s'ils veulent échapper aux courants, aux remous, aux tourbillons, conséquence de la nature de notre terrain très accidenté.

Il ne serait guère possible de faire des observations de valeur si l'appareil était par trop basculé, et c'est ce qui arrive si l'on reste à faible hauteur. Lorsque les vents soufflent régulièrement, le tangage de l'appareil est minime; par contre, si ces vents sont intermittents, le tangage augmente et compromet la direction et l'équilibre de l'appareil. Donc, plus l'aviateur montera, moins il sera exposé aux rafales, mais plus grandes aussi deviendront les difficultés d'exploration tactique ou stratégique.

L'aéroplane sera un précieux auxiliaire et complétera admirablement la tâche incombant à la cavalerie, par temps favorable bien entendu. Plus tard, les progrès de la science réaliseront l'appareil idéal tenant l'air par tous les temps sans risques de chavirer.

1 Les clichés de la planche XVII et celui de la fig. 2 de la pl. XIX nous ont été obligeamment prêtés par la *Suisse sportive*, à Genève. *(Réd.)*





L'aviateur Failloubaz et son passager le premier-lieutenant de cavalerie G. Lecoultre.

Tenue d'inspection. — Appareil Dufaux.

L'exploration de nuit, la détermination des lignes d'avant-postes, et certaines tâches spéciales resteront choses acquises à la cavalerie ; mais le plus lourd que l'air trouvera son utilité pour l'exploration à grande distance, lorsque deux armées en présence chercheront à prendre contact.

Lorsque ce contact sera établi, les aviateurs détermineront les directions de marche de l'ennemi, le nombre de ses colonnes, le gros de ses forces, ses réserves, les localités qu'il occupe; ils

L'aéroplane Dufaux entre Avenches et Payerne.

indiqueront si possible les points faibles du front ennemi, ses positions fortifiées, etc., etc.

Seules des expériences suivies nous permettront d'atteindre le but.

Pour l'exploration aérienne, il sera toujours préférable d'utiliser des appareils portant pilote et passager. Le pilote, de cette façon, ne s'occupera que de guider l'appareil sur un point déterminé, pendant que l'officier explorateur fouillera le terrain de ses jumelles, écrivant un rapport s'il en a le temps, ou pointant sur sa carte les localités occupées, les colonnes de marche, les batteries masquées ou les rassemblements.

L'expérience a démontré que la rédaction de rapports en

cours de route, en aéroplane, de même que le lancer sûr, à certaine hauteur, de courts messages sous enveloppes convenablement lestées est possible.

La téléphotographie est aussi appelée à jouer un rôle important, l'expérience ayant également démontré qu'il est possible de photographier à grande distance et d'une grande hauteur, soit des localités, soit des positions ou des forteresses, *à la vitesse de 100 km. à l'heure sans que le cliché obtenu laisse rien à désirer (Téléphot Vautier-Dufour).*

Les photographies ci-jointes offrent, à cet égard, des comparaisons suggestives. Celles de la planche XIX représentent toutes deux le même paysage pris, fig. 1, avec un appareil ordinaire, fig. 2, avec le Téléphot. On se rend compte, au premier coup d'œil, de l'avantage de ce dernier: l'objectif embrasse un territoire très étendu ; or, la fig. 1 ne permet aucune détermination des détails du sol ; on ne discerne même pas les plans successifs du terrain, tandis que le Téléphot les dénonce. Veut-on les voir mieux encore, un léger agrandissement, procuré par la planche XX, le permet. Pour obtenir la même netteté du détail avec l'appareil ordinaire, il faut restreindre considérablement son horizon, comme en témoigne la planche XVIII, fig. 1 ; le territoire ici photographié ne représente pas la vingtième partie de celui des photographies de la planche XIX.

Le seul inconvénient du Téléphot est son maniement un peu moins aisé, étant donné son volume et l'espace étroit dont l'opérateur dispose. Il n'y a guère que 30 centimètres d'intervalle entre le passager opérateur et le réservoir placé devant lui (planche XVII); l'opérateur doit donc se pencher en arrière pour la manœuvre de l'appareil. Il faut éviter aussi de photographier droit en avant, car on photographie alors à travers le tourbillon de l'hélice (c'est le cas de la photographie 1, planche XIX qui sans cela serait un peu plus nette). Pour éviter cet inconvénient, un huitième de tour à gauche ou à droite est nécessaire et l'on photographie obliquement à l'axe du mouvement. Si le temps avait été clair (il l'était au moment de la prise de la photographie de la pl. XVIII), et l'opérateur moins novice dans l'art du photographe, les résultats auraient été naturellement meilleurs.

Ce que l'aéroplane pourra réaliser comme mode d'exploration, le dirigeable ne le pourra pas, et mieux vaut une flottille de 24 aéroplanes légers et rapides qu'un dirigeable beaucoup plus vul-

Fig. 1. **Château d'Avenches.**
Vue prise avec un appareil ordinaire.

Fig. 2. **L'aviateur Failloubaz et le premier-lieutenant Lecoultre.**
Tenue de campagne.

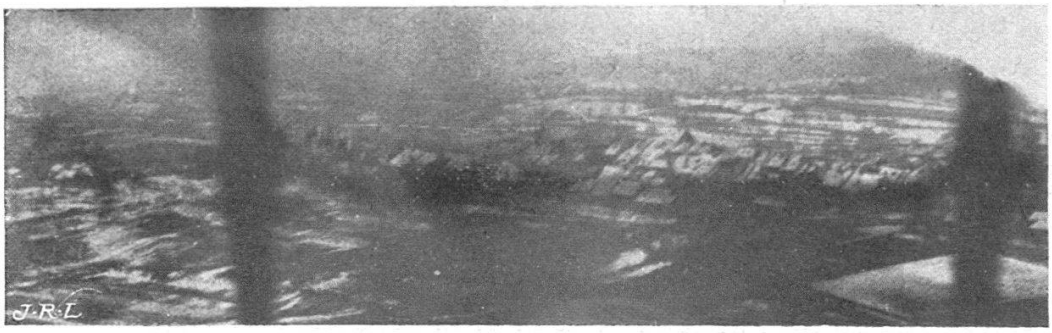


Fig. 1. **Avenches et environs.**
Vue prise avec un appareil ordinaire.

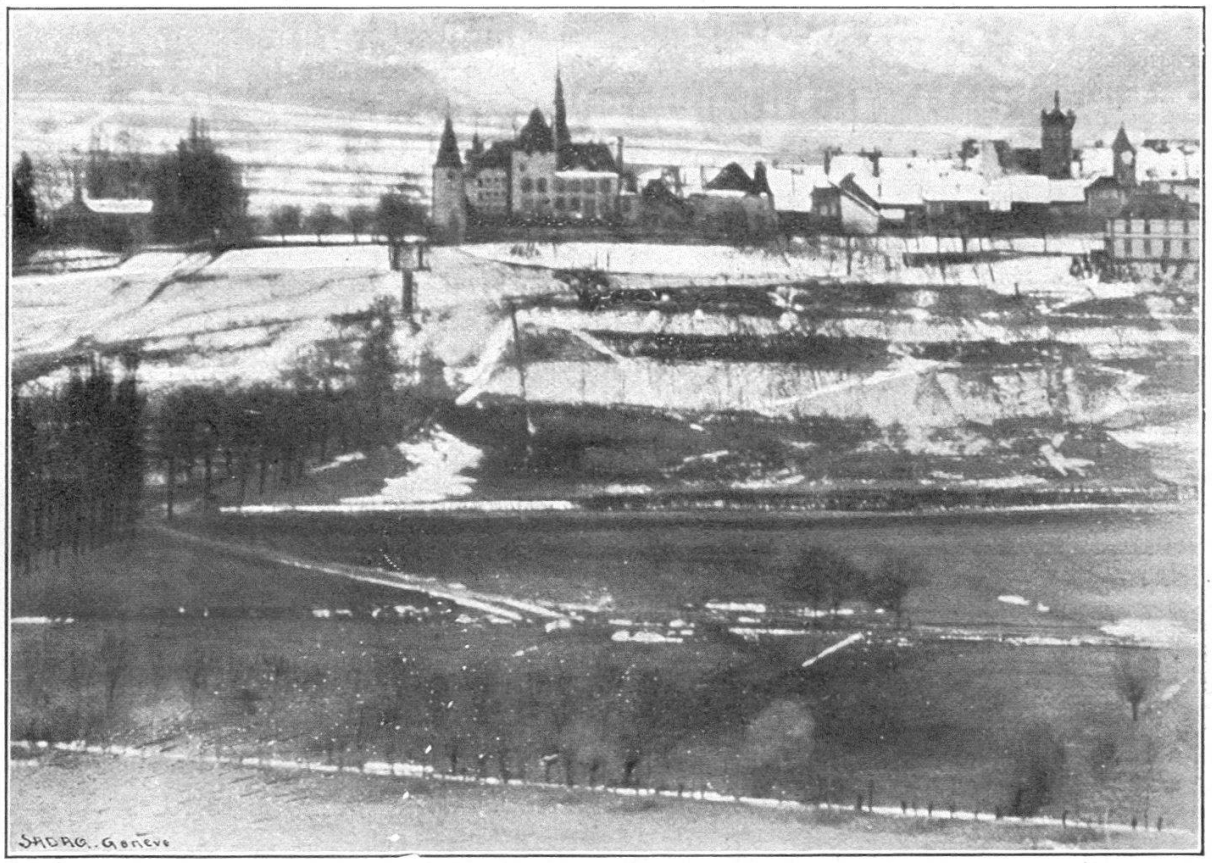


Fig. 2. **Avenches et environs.**
Vue prise avec le Téléphot Vautier-Dufour.

Avenches et environs.
Agrandissement de la vue prise avec le Téléphot Vautier-Dufour.

nérable en raison de son volume. Le tir d'artillerie contre ballons a déjà réalisé des progrès ces dernières années ; il en réalisera encore, et il n'est pas téméraire d'admettre que dans des conjonctures favorables, le canon pourra anéantir un dirigeable, ce dernier fût-il à une grande hauteur. Or, quel artilleur consentira à gaspiller ses munitions dans un tir contre aéroplane ?

L'avenir nous apprendra d'ailleurs quels résultats pratiques peuvent être attendus d'un tir de ce genre. Cherchera-t-on à détruire ces appareils depuis le sol, ou leur opposera-t-on des aéroplanes ou des ballons munis de mitrailleuses ou autres engins destructeurs ? Une ou même plusieurs balles crevant l'entoilure des ailes n'auraient, en tous cas, aucun effet. Pour qu'un projectile arrêtât un appareil dans sa course, il faudrait, ou que le pilote fût touché, ou qu'une commande ou une pièce importante du moteur fût détériorée. Et encore, s'il y a arrêt du moteur l'appareil se trouvant à une certaine altitude, son pilote pourra le conduire en vol plané pour atterrir assez loin de la zone dangereuse et, de là, faire parvenir son rapport.

Prendre à bord de l'aéroplane des explosifs n'aurait pas une grande valeur à mon avis. Il serait difficile, d'une certaine hauteur, de lancer un engin sur un point déterminé. Ce serait possible d'une faible hauteur, mais alors dangereux pour le pilote et l'appareil, but certain des balles ennemies.

Pour terminer, disons encore qu'il reste à poursuivre tout une série d'expériences intéressantes au point de vue de la défense et de l'attaque d'aéroplane contre aéroplane. Sera-t-il possible, dans les airs, de tirer sur un autre appareil, avec un fusil ou une mitrailleuse, et avec chance d'atteindre le pilote ? ou l'exploration aérienne devra-t-elle se borner à renseigner sans combattre ?

Et la télégraphie sans fil sur aéroplane, peut-on envisager son éventualité ? Nous le croyons.

Nous espérons que les grandes manœuvres d'automne verront des pilotes avec passagers militaires à l'œuvre. Notre devoir est de ne rien négliger dans ce domaine, si périlleux soit-il.

En aviation, il n'y a que s'envoler qui coûte. Une fois en route la crainte du danger s'efface : il ne reste que l'intérêt de l'observation et la volonté d'atteindre le but.

Une petite phalange d'hommes décidés et enthousiastes est prête. Il n'y a qu'à l'utiliser.

G. Lecoutre,
1er lieut. cavalerie.