

L'aéroplane aux manœuvres du 1er corps d'armée

Autor(en): **Lecoultre, G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **56 (1911)**

Heft 10

PDF erstellt am: **30.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-339279>

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.

L'Aéroplane aux manœuvres du 1^{er} corps d'armée.

Nous enregistrons, cette année, le premier essai suisse d'exploration militaire au moyen de l'aéroplane.

S'il n'a pas donné pleine et entière satisfaction, cela tient à ce que, pour un début, le terrain d'exploration était des plus défavorables ou dangereux, et à ce qu'il n'y a eu à disposition qu'un seul pilote alors que trois au minimum auraient été nécessaires.

Néanmoins, l'essai permet d'affirmer que l'aéroplane est un merveilleux engin d'exploration et de transmission d'ordres. Nous ne devons donc pas rester en arrière des autres pays et négliger une arme qui peut rendre à la Suisse des services sérieux.

L'aéroplane commandé aux manœuvres, type Dufaux, biplan à 2 places, moteur Gnôme 50 HP, a prouvé une fois de plus ses qualités de vitesse et de solidité.

Le 4 septembre, à 7 h. 35, piloté par Failloubaz accompagné d'un officier observateur, il prenait l'air à Oron-la-Ville, décrivait trois spirales sur Chapelle, Promasens, Châtillens, pour prendre de la hauteur.

Pendant les huit minutes que dura le vol, l'observateur découvrit une brigade de cavalerie ennemie marchant de Châtillens direction Chapelle, Mossel. Cette brigade opérait sur les derrières de la 1^{re} division.

A l'atterrissage, le rapport fut transmis par automobile au commandant de la 1^{re} division, qu'il atteignit aux environs de Bouloz, à sept kilomètres d'Oron-la-Ville.

Le 5 septembre, les aviateurs avaient l'ordre d'explorer dans la direction de Lucens. Malheureusement des remous provoqués par le soleil levant et des forêts aspirèrent l'appareil qui dut finalement atterrir près de Porsel.

Le 6 septembre, la tâche était plus rude. Il s'agissait d'explorer dans la région de Romont-Lucens-Moudon, avec rapports dans celle d'Echallens. Dans ce pays coupé de forêts, de profondes vallées et de ravins, les remous sont aussi puissants qu'inattendus.

Parti à 6 h. 14 de Porsel, l'appareil passait la Broye, à belle hauteur, à 6 h. 30, et l'observateur constatait que les routes montant de la ligne Moudon-Lucens sur le plateau de Thierrens étaient libres d'ennemis. En ce moment, la 2^{me} division n'avait pas encore commencé sa marche en avant et se massait dans le secteur Moudon-Lucens.

Malheureusement, à la hauteur de Chapelle, l'appareil surpris par un remous à 400 mètres d'altitude, s'abattit à pic, se redressa à 100 mètres du sol environ, atterrit normalement, mais étant entré dans un champ labouré, où la vitesse restante le fit capoter, il en résulta quelques avaries.

Le rapport de l'observateur, quoique de valeur, ne put être porté à temps à la division, l'appareil étant tombé dans les avant-postes ennemis.

Bien que certains mécontents aient déclaré que ceux qui montaient l'appareil n'étaient pas capables d'un travail sérieux, et que l'on pouvait s'attendre à avoir un aéroplane détruit, il nous est permis pourtant de tirer des conclusions de cette intéressante expérience initiale :

1° La preuve est faite qu'entre 500 et 1000 mètres d'altitude, l'exploration par aéroplanes donnera d'excellents résultats, par temps favorable, même au-dessus d'un terrain difficile.

2° Ce service d'aviation doit être organisé comme partie intégrante de l'armée, à l'instar de ce qu'on fait en France.

3° L'aéroplane n'est pas seulement un engin d'exploration mais aussi un engin de transmission rapide des ordres là où le télégraphe et le téléphone n'existent pas.

Il faut par tous les moyens encourager l'aviation pour former des pilotes toujours plus hardis, osant affronter les pays difficiles et les grands vents. L'initiative privée fait en Suisse son possible, mais elle ne peut pas tout. Lorsque l'autorité militaire donnera son appui efficace à cette arme nouvelle, il est plus que certain que nous ferons en Suisse aussi de rapides progrès.

G. LECOULTRE,
Premier-lieutenant de cavalerie.
