

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Band: 72 (1927)
Heft: 12

Artikel: Notre cinquième arme
Autor: Naef, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341067>

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>

Notre cinquième arme.

L'AVIATION DE CHASSE.

Dans la livraison du mois de novembre dernier de la *Revue militaire suisse*, nous avons décrit quelques machines militaires françaises, du type *Potez*. Certes, la question de notre armement aérien se pose d'une façon absolument urgente : non seulement en Suisse, dans notre presse nationale, des articles relatifs à la situation de nos ailes d'armée, dont la valeur guerrière semble quasi nulle faute de matériel volant approprié, viennent placer le doigt sur la plaie, et jeter un cri d'alarme, camouflé jusqu'ici, mais encore des revues techniques *étrangères* se mêlent ouvertement de la question, et sourient de nos conceptions actuelles... Tel est le cas, par exemple, de la grande revue aéronautique allemande, la *Luftwacht*, de Berlin, qui a consacré une longue étude illustrée à notre aviation suisse, intitulée *Die Schweiz als Luftmacht*. Cet article présente, mieux que n'importe quelle étude jusqu'ici, la situation éminemment malheureuse de notre aviation militaire, dont les pilotes-aviateurs sont excellents, — ils l'ont prouvé à maintes occasions — mais dont les appareils mis à leur disposition ont atteint depuis longtemps l'âge de leur retraite.

Il est établi d'une façon nette et précise qu'une défense nationale sans aviation est une impossibilité à notre époque. Il serait donc grand temps de fournir le matériel voulu à nos compagnies d'aviation, le matériel *moderne*, issu des conceptions nouvelles, semblable à celui que nos voisins utilisent. Si nous voulons une armée capable de remplir sa mission, une couverture aérienne lui est indispensable. Aujourd'hui elle ne la possède pas. Les compétences les plus autorisées dans ce domaine l'affirment. Il y a lieu donc de remédier au plus vite à cette grave lacune de notre défense nationale, et de ne point laisser un corps de pilotes-aviateurs de renom sans appareils dignes de leurs qualités et de leur valeur.

Acquérir du matériel volant demande sans doute de nouveaux sacrifices ; préférons-nous subir la triste expérience d'une invasion, la destruction partielle ou totale de nos fabriques, de nos villes, l'anéantissement de nos divisions, dus à un manque absolu de secours de la part de nos escadrilles de chasse inexistantes ? Et cela pour économiser quelques centaines de milliers de francs nécessaires à la réorganisation urgente que réclament les besoins actuels ?

Prenons garde que d'ici vingt ou trente ans, les générations nouvelles puissent se plaindre avec raison de la faiblesse de notre tactique d'aujourd'hui, cette méthode de l'économie à outrance, et qui ruinera peut-être le pays dans un avenir quelconque.

Nos députés aux Chambres fédérales seront certainement les premiers à appuyer la création *réelle* de notre armée de l'air, telle qu'elle existe partout ailleurs, mais il faut pour cela que le peuple suisse soit conscient de l'urgence du cas, et approuve dans sa majorité les réformes qui s'imposent. Puisse la presse quotidienne et nationale souligner encore l'importance immédiate de ce problème, instruire les esprits et susciter, s'il le faut, un mouvement public, semblable à celui de 1914 dont la réussite fut brillante. La Société suisse des officiers, l'Aéro-club de Suisse et d'autres groupements encore seront les premiers à y adhérer et à lui procurer un résultat favorable.

* * *

Dans son excellente étude publiée au mois d'avril 1927 par la *Revue militaire suisse*, le capitaine-aviateur Primault écrivait notamment :

« Il faut que nous soyons passés maîtres dans l'art des guérillas aériennes. A cet effet, que demandons-nous ? DES AVIONS DE COMBAT ! »

Telle est la lacune qu'il s'agit de combler rapidement. Notre armée, dans sa mission défensive, doit posséder avant tout *l'avion de chasse* qui détruira l'adversaire dans ses tentatives de bombardement à l'intérieur du pays, qui l'empêchera de jeter la panique et l'effroi dans nos villes, dans les centres vitaux de nos organisations de l'arrière, qui arrêtera les attaques

incessantes des avions mitraillant nos troupes à l'avant, l'avion de chasse qui laissera nos unités dans une sécurité infiniment plus grande que celle où se trouverait l'ennemi survolant nos troupes selon son bon plaisir, en détruisant leur moral, en leur infligeant des pertes continuelles.

L'avion de chasse est l'arme indispensable en campagne ; il fut en 1918, selon l'expression du commandant-aviateur Pierre Weiss, alors capitaine et chef d'une escadrille de combat, « l'arme qui ouvrit le passage victorieux aux troupes terrestres, en désorganisant l'adversaire, en déchirant sa ligne de front de part en part, en obligeant au repli les escadrilles ennemies d'observation et de bombardement. »

Parmi les nombreux types d'avions de chasse actuels, nous décrirons aujourd'hui tout d'abord un appareil suisse, le monoplan A. C. 1, construit par le 1^{er} lieut.-aviateur Alfred Comte, à Zurich, et deux appareils hollandais, de la marque Fokker, monoplaces et biplaces.

Le monoplan-monoplace suisse A. C. 1, dont la vitesse, les qualités ascensionnelles et la visibilité pour le pilote égalent celles des meilleures machines de l'étranger, est construit en monoplan à aile surélevée ; il possède deux mitrailleuses tirant à travers l'hélice ; l'envergure de l'appareil est de 12 m., sa longueur 7,1 m., sa hauteur 3,1 m. et sa surface portante de 24 m².

Ses réservoirs, munis de 300 litres d'essence et de 22 litres d'huile lui permettent une durée de vol de deux heures et quart environ. Ses mitrailleuses sont armées de deux ceintures de 500 cartouches. En ordre de vol, ce monoplan pèse environ 1330 kg.

Il est muni d'un moteur de 420 C. V. « Jupiter » qui lui donne une très grande maniabilité, et une vitesse suffisante. C'est sur cet appareil de chasse, immatriculé actuellement CH 174, que le 1^{er} lieut.-aviateur Alfred Comte, qui fut, dès le début de la mobilisation, d'entre les premiers pilotes de notre aviation, s'adonna à des exercices d'acrobaties aériennes et présenta la machine au public lors du meeting de Zurich, en 1927. Ses départs en virages, sa vitesse, sa stabilité générale en faisaient un appareil susceptible de concurrencer les autres

avions de cette catégorie, notamment les monoplans Dewoitine ou les biplans Fokker.

Bref, même si ce monoplace possédait peut-être quelques défauts d'ordre technique, il n'en est pas moins un avion robuste, rapide, une machine moderne de combat, apte à remplir le rôle qu'exige la chasse aérienne. Il faut féliciter la Société suisse « Alfred Comte », de Zurich, d'avoir conçu une machine nationale ; cette société a travaillé de ce fait à la défense du pays, en essayant de combler un vide qui se fait de plus en plus grand. Le prix d'achat de cet appareil est peut-être plus élevé que celui d'avions étrangers : la raison en serait d'ailleurs normale, puisqu'une société suisse ne possède pas les débouchés de vente des fabriques de nos voisins.

Un autre appareil de chasse, de construction hollandaise, le biplan monoplace Fokker D XIII, à moteur Napier Lion de 450 C.V. est un type dérivant du fameux Fokker D VII, avec cellule sesquiplane fortement décalée ; c'est avec ce biplan que l'ingénieur Grasé battit deux records de vitesse en 1925. Bien que ce monoplace date déjà de quelques années, ses qualités militaires sont bonnes puisqu'il réalise une vitesse de 270 kilomètres à l'heure, monte en 12 minutes à 5000 mètres et possède une durée de vol de trois heures environ.

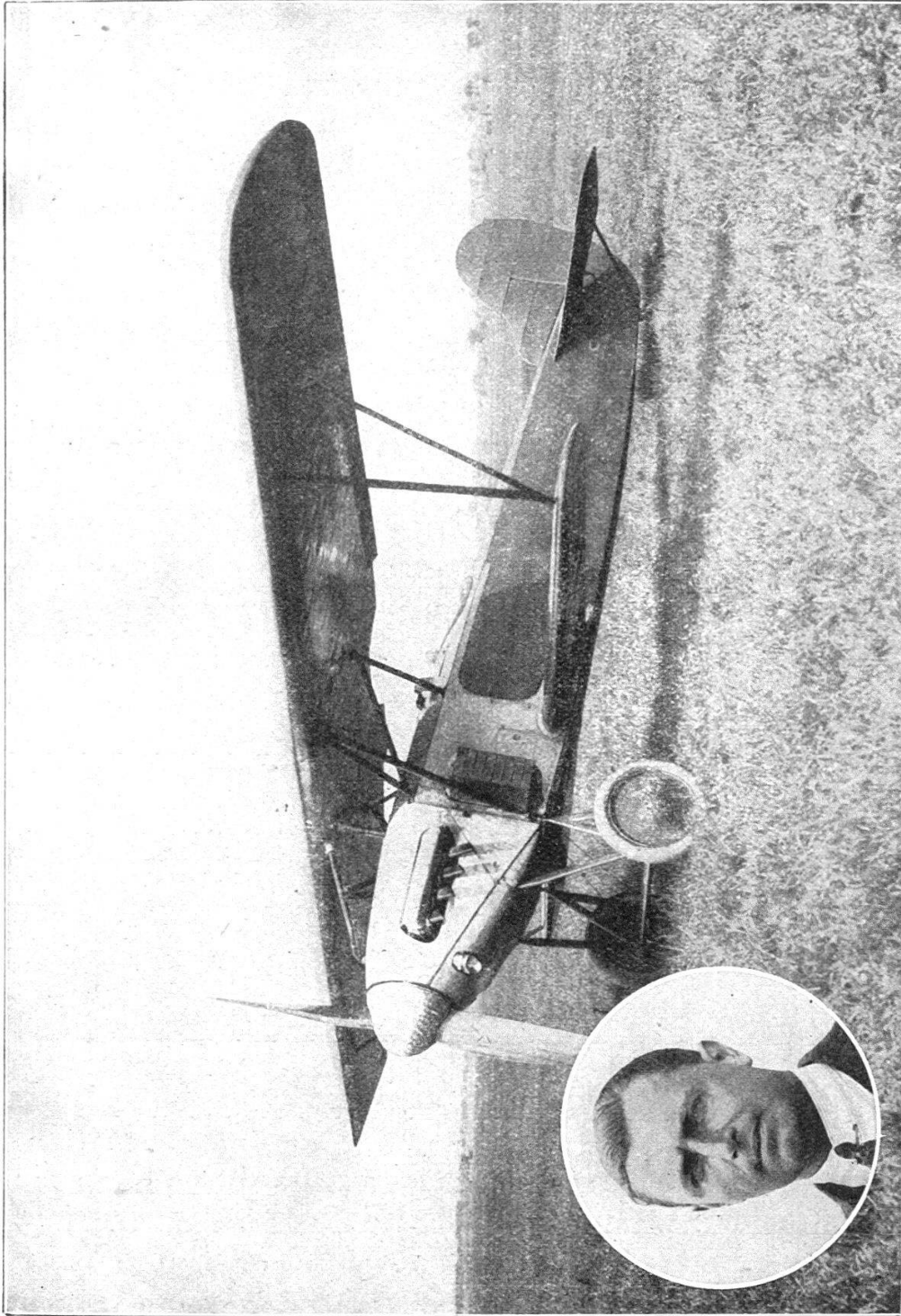
Sa construction est entièrement en bois ; les deux plans sont reliés l'un à l'autre par deux montants en V. Deux mitrailleuses fixes sont placées sur le fuselage, devant le poste du pilote.

* * *

Ce type de monoplace de chasse D XIII a été remplacé par le biplan biplace de combat Fokker C.V.-D, équipé habituellement avec un moteur Jupiter de 420 C.V. Ce dernier avion biplace possède toutes les qualités du monoplace D XIII, et réussit même de meilleures performances. C'est d'ailleurs sur un biplan Fokker C.V.-D. que le capitaine Schott, de l'aviation hollandaise gagna, l'été dernier, au meeting international de Dubendorf, le circuit militaire des Alpes. L'avion possédait alors un moteur Hispano-Suiza de 450 C.V.

Le biplan C.V.-D. peut être utilisé non seulement pour la chasse, et porte alors deux mitrailleuses fixes pour le pilote

L'AVIATION DE CHASSE HOLLANDAISE



Biplan monoplace FOKKER D. XIII, moteur Napier Lion 450 C.V.
C'est avec cette machine qu'en 1925 l'ingénieur Grase — en médaillon — a battu deux records de vitesse.

et deux mitrailleuses sur tourelle pour l'observateur, mais encore pour le réglage d'artillerie, pour la reconnaissance et l'observation.

Au dire des spécialistes, cet avion est l'une des machines militaires les mieux conçues. Notre armée en possède d'ailleurs un ou deux exemplaires ; il est en outre utilisé en Hollande, au Danemark, en Finlande, en Italie, etc. Il vole avec plusieurs types de moteurs, tels que Hispano 520 C.V., Lorraine 400 et 520 C.V., Liberty 400 C.V., Rolls-Royce Eagle IX de 360 C.V., B.M.W. 250 C.V., etc. Ses qualités de vol sont excellentes ; c'est avec cinq de ces avions que l'escadrille militaire hollandaise accomplit à Dubendorf, lors du dernier grand meeting du mois d'août, quelques vols en formation d'escadrille dont la présentation fut particulièrement applaudie.

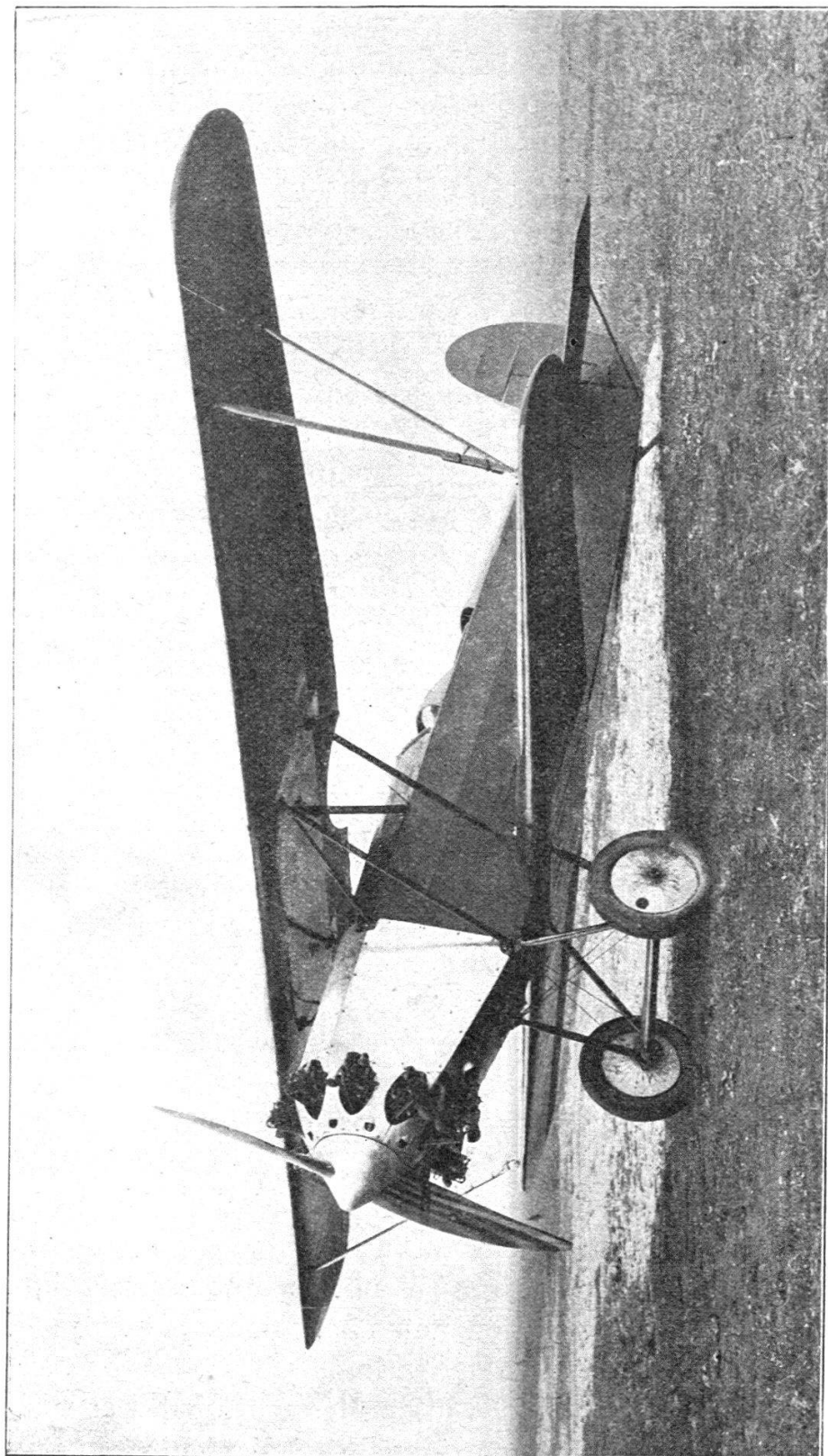
* * *

En cas de guerre, la cinquième arme jouera donc un rôle de premier plan. Beaucoup ne veulent pas en convenir, non seulement chez nous d'ailleurs, mais aussi à l'étranger ; dans ce domaine, de nombreux journaux spécialisés ont interrogé plusieurs chefs éminents, dont quelques-uns ne supposent pas le rôle militaire prépondérant que l'on donne à l'armée de l'air.

Quoi qu'il en soit, la France, l'Angleterre, l'Italie, d'autres encore équipent minutieusement des escadrilles, des régiments d'aviation. Il est donc nécessaire, chez nous aussi, de former des unités aériennes, équipées de matériel moderne, comme nous le faisons pour l'armement de notre infanterie, par exemple. Il faut aussi, avant tout, instruire le public, pour lequel les questions d'aviation ne prennent qu'une importance secondaire.

On ne croit pas à l'aviation, comme à ses débuts, on souriait du chemin de fer. L'Europe, depuis 1918, possède un exemple frappant en Allemagne. Ce pays est certainement le plus avancé du continent en matière aéronautique, grâce à la propagande aérienne active et incessante qui y fut organisée : le jour où l'Allemagne désirera une flotte aérienne d'armée, cette dernière sera formée en peu de temps, grâce à la connaissance

L'AVIATION DE COMBAT



Le biplan biplace Fokker C. V. D. avec moteur Jupiter 420 C. V. C'est cet appareil, piloté par le capitaine hollandais Schott, et équipé alors d'un moteur Hispano-Suiza de 450 C. V., qui gagna brillamment, l'été dernier, le circuit militaire international des Alpes Zurich-Thoune-Bellinzona-Zurich.

que possède la grande majorité du public au sujet de l'aviation.

Notre presse s'honorerait de divulguer à ses lecteurs les progrès incessants des ailes, dans les domaines civil et militaire. C'est la raison pour laquelle l'initiative prise par la *Gazette de Lausanne* ne peut qu'être utile et favorable à notre défense nationale. Si elle dévoile une lacune, reconnue d'ailleurs, elle en permet aussi la guérison.

Il est somme toute assez compréhensible que l'aviation, dans son ensemble et ses généralités, ne passionne qu'une très petite majorité de personnes en Suisse. En 1914, nous avons connu un élan national et populaire, prouvé par le brillant résultat de la collecte qui permit la création d'une première escadrille. Puis au cours des longs mois de service à la frontière, notre jeune aéronautique travailla dans un mutisme fort louable, mais qui n'offrit guère aux généreux donateurs de 1914 la possibilité de suivre les résultats de leur obole.

A l'étranger, par contre, les troupiers du front et les civils de l'arrière se rendirent facilement compte de la puissance indéniable de l'arme du ciel, les premiers en assistant aux combats aériens quotidiens, en essuyant des bombardements continuels, et les seconds en subissant bien involontairement les effets de visiteurs ennemis diurnes et nocturnes ; d'où, dès la signature du Traité de Versailles, cet intérêt marqué, en Belgique, en France, en Angleterre, en Allemagne, pour les questions touchant l'aviation commerciale et la défense anti-aérienne.

L'aviation militaire suisse s'offrit simplement de temps à autre aux profanes, lors de vols d'escadrilles en exercices, lors de journées d'aviation. Ce n'est pas au cours de quelques meetings seulement qu'un enthousiasme peut naître dans une foule, et peut arriver à faire saisir aux spectateurs sceptiques toute l'utilité d'une invention nouvelle. Il faut l'exemple de tous les jours, il faut la vulgarisation.

Dans ce domaine, dont les difficultés matérielles et financières sont directement proportionnelles à l'exigüité du pays, seul un long travail de propagande active peut donner quelque

résultat. C'est ce que recherche, disons-le en passant, la section romande de l'Aéro-club suisse, à Lausanne. Suivre les exemples que nous donnent la Belgique et l'Allemagne sont, pour notre pays, les meilleures solutions.

Puisse néanmoins notre aviation militaire, dans un avenir rapproché, recevoir le matériel volant moderne que demandent nos pilotes. Il s'agit d'une question de défense nationale qui mérite certainement l'intérêt de nos Chambres fédérales.

A ce propos, M. le major Vallotton-Warnery a présenté, en décembre, au Conseil national, un excellent aperçu de l'état de nos ailes militaires, et a demandé les réformes qui s'imposent. M. le conseiller fédéral Scheurer, chef de notre Département militaire, a répondu notamment que de nouvelles expériences seraient faites en 1928 ; toute l'organisation de notre aéronautique n'est d'ailleurs pas définitive. C'est en effet cette organisation que l'on aimerait voir appropriée à notre défense nationale, par l'aviation de chasse notamment.

Il peut paraître navrant, croyons-nous, que la leçon relative aux lacunes de notre cinquième arme nous parvienne de Berlin. Ayons au moins la sagesse de l'entendre, et de suivre l'avertissement de spécialistes dont la compétence, en matière aéronautique, ne peut être mise en doute. Dans un prochain article, nous esquisserons succinctement l'activité aérienne militaire chez nos voisins, dont les expériences du dernier conflit ne sont pas sans intérêt.

Au cours de la guerre, le grand industriel français Michelin publia une brochure relative à la cinquième arme, intitulée : *Notre avenir est dans l'air !* Beaucoup s'étonnèrent de cette affirmation ; elle parut bizarre ; elle semble aujourd'hui très près de la vérité. Il n'est point démontré que demain elle ne sera pas l'expression d'un fait acquis.

Lieutenant ERNEST NAEF.

