

Pour la défense aérienne

Autor(en): **Naef, Ernest**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **73 (1928)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-341129>

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.

Pour la défense aérienne.

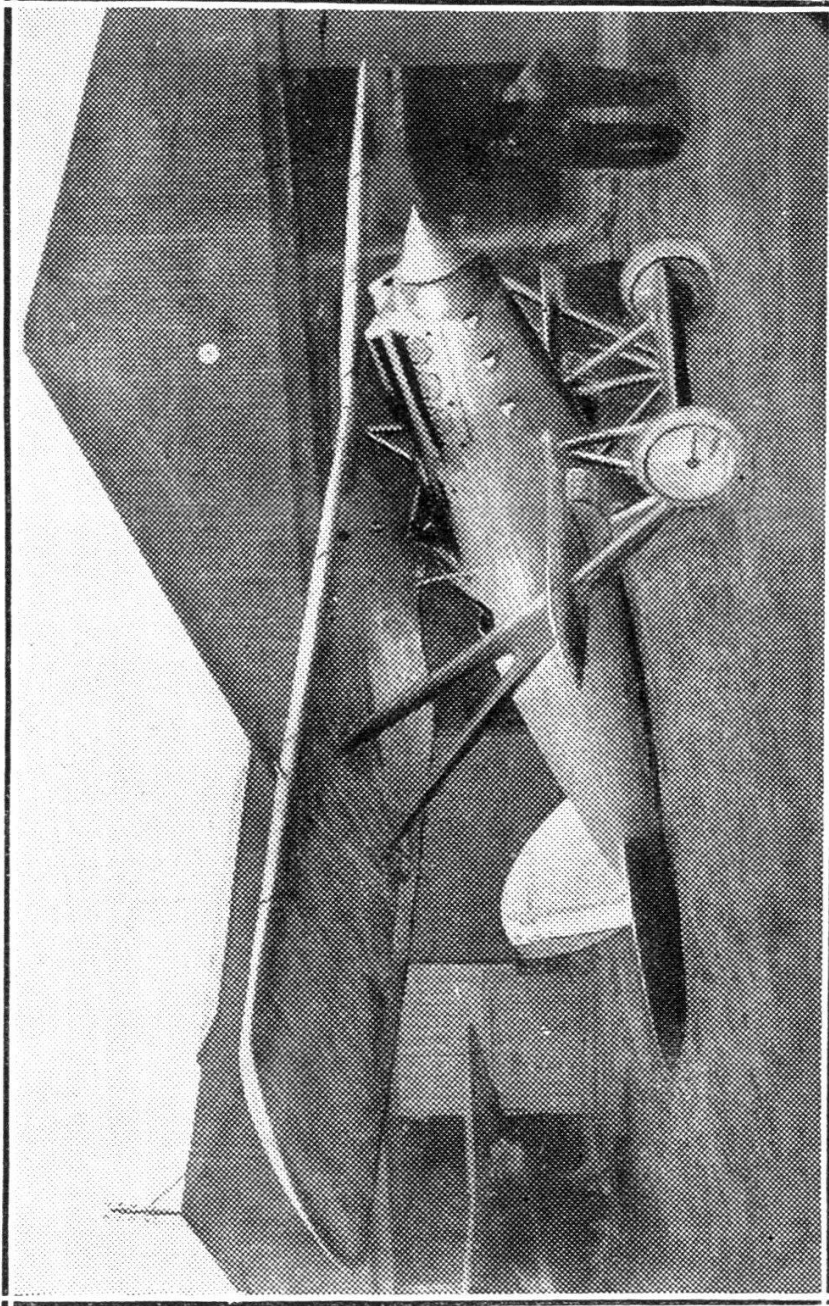
Dans de nombreuses livraisons, la *Revue militaire suisse* a traité l'importante question qu'est pour notre armée la cinquième arme. Comme elle l'a fait ressortir préalablement, l'aviation militaire prend une place très grande désormais dans le cadre de la défense nationale. Pendant de longues années, beaucoup se refusèrent à reconnaître aux ailes des possibilités combattives et offensives au premier titre, des aptitudes leur donnant une puissance effective à la guerre. Aujourd'hui, l'exemple de l'étranger tout d'abord, puis les progrès très rapides de la construction aéronautique ont fait revenir la majorité des sceptiques sur leurs jugements antérieurs : l'aviation devient une arme.

Comme telle, elle a besoin de perfectionnements continuels, de recherches incessantes, qui augmenteront son cercle d'activité dans les tâches qui lui sont assignées. Complément de l'artillerie, dans ses missions de bombardement, auxiliaire des mitrailleuses lourdes, au cours de ses attaques contre les formations terrestres à très faible altitude, agent de liaison rapide, éclaireur remarquable, observateur incontestable à l'usage des états-majors, tels sont quelques-unes des facultés des ailes.

Les expériences de la grande guerre prouvent déjà, avec des appareils qui ne permettaient certes pas les performances accomplies par les avions de notre époque, les possibilités générales de l'aviation. La science les accroît désormais de jour en jour.

Dans le domaine de la défense aérienne, les armes terrestres ont recherché, naturellement, tout d'abord par elles-mêmes la faculté d'attaquer et d'abattre l'adversaire aérien. L'artillerie, la mitraille, l'infanterie aussi déchaînèrent des

feux nourris contre l'assaillant nouveau ; mais ces tirs n'accusèrent point des résultats suffisants. L'avion devait donc être combattu, en tout premier lieu, par l'avion. Dès cet instant,



LE NOUVEAU NIEUPORT DE CHASSE

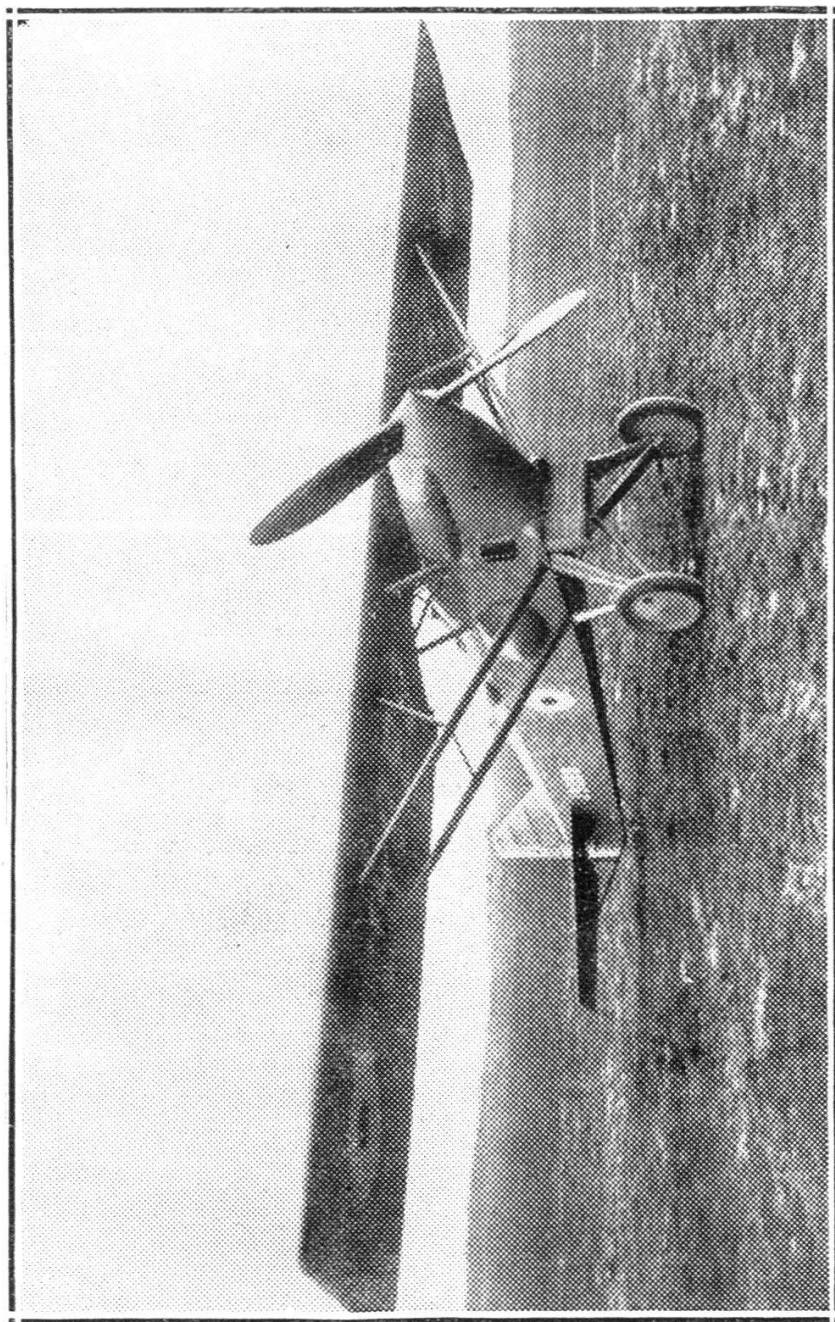
Sesquiplan monoplace Nieuport 72 c 1, à coque métallique, qui vient de sortir de fabrication, moteur Hispano-Suiza 600 C.V.

l'aviation de chasse apparut et démontra sa valeur primordiale.

L'importance de l'aviation de chasse n'a fait qu'augmenter depuis l'armistice. Les pays belligérants l'ont fortement

équipée chez eux ; les neutres et les non combattants l'ont aussi créée.

La France, l'Angleterre, l'Italie, la Belgique, la Tchéco-

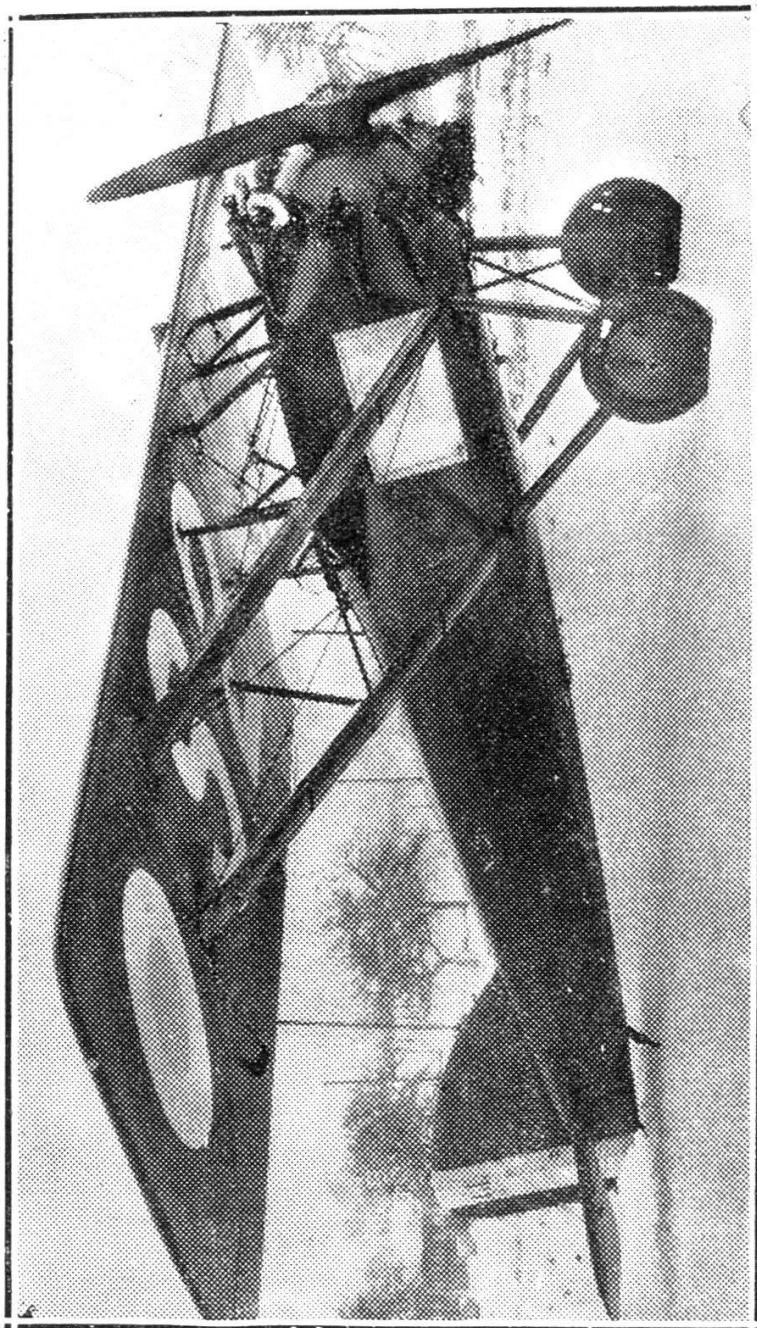


UN BIPLACE DE COMBAT

Monoplan-biplace de chasse Wibault 122 c 2, appareil métallique, aux lignes effilées. Moteur Napier Lion 450 C.V.

slovaquie, d'autres encore, accomplissent un réel effort pour développer dans leurs industries nationales la construction de types nouveaux, de grande puissance, fortement armés et équipés. En Suisse, les milieux intéressés ne délaissent point

non plus la question, dont l'étude est à l'ordre du jour. Les récentes manœuvres aériennes du Jura, au mois de mars, entre trois escadrilles d'observations (parti rouge) et trois



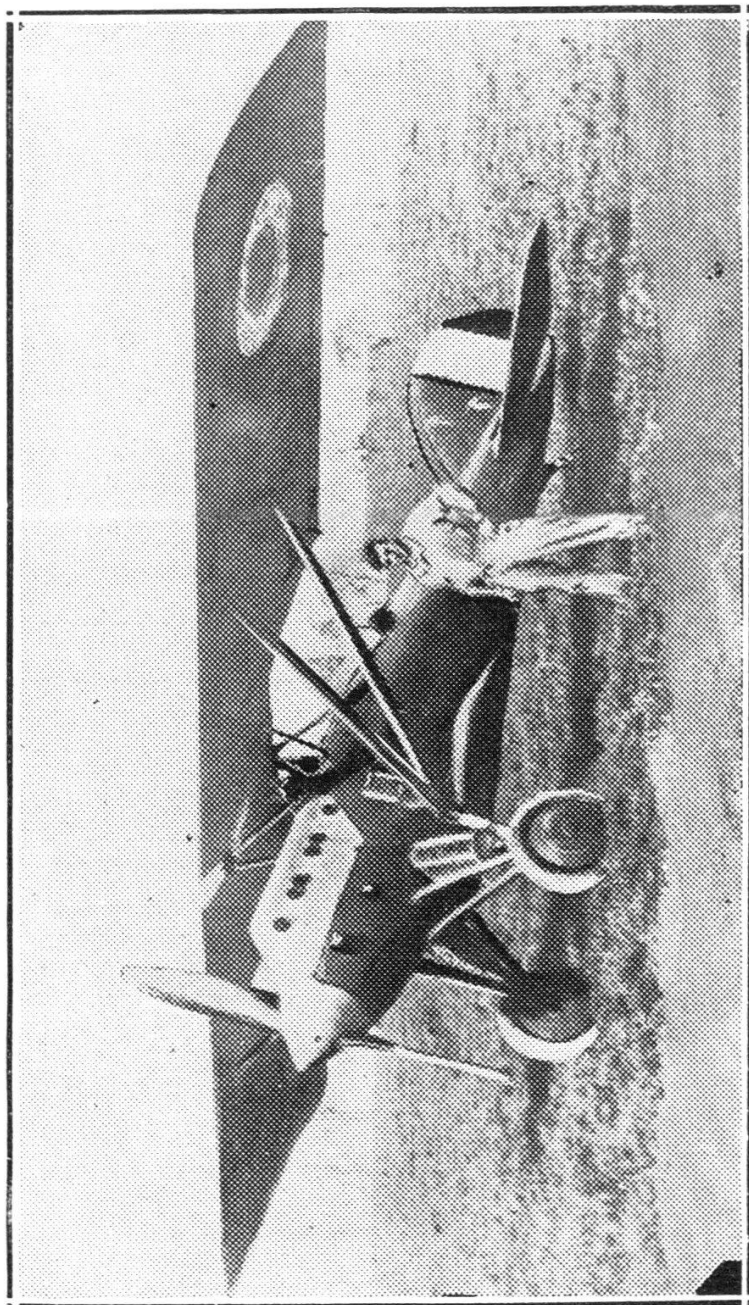
L'AVION DE COMBAT GOURDOU-LESEURRE

Monoplan-monoplace Loire Gourdou-Leseurre, 32 c 1, dont plusieurs escadrilles françaises sont équipées. Moteur Gnôme-Rhône Jupiter.

escadrilles de chasse (parti bleu) cantonnées à Payerne, Berne et Thoun, ont permis des observations particulièrement intéressantes, relatives à l'action des chasseurs, et aux nombreuses difficultés qui leur incombent. De nouvelles manœu-

vres de ce genre seront sauf erreur organisées encore cette année en Suisse orientale.

La France, berceau des ailes en Europe, devient une des

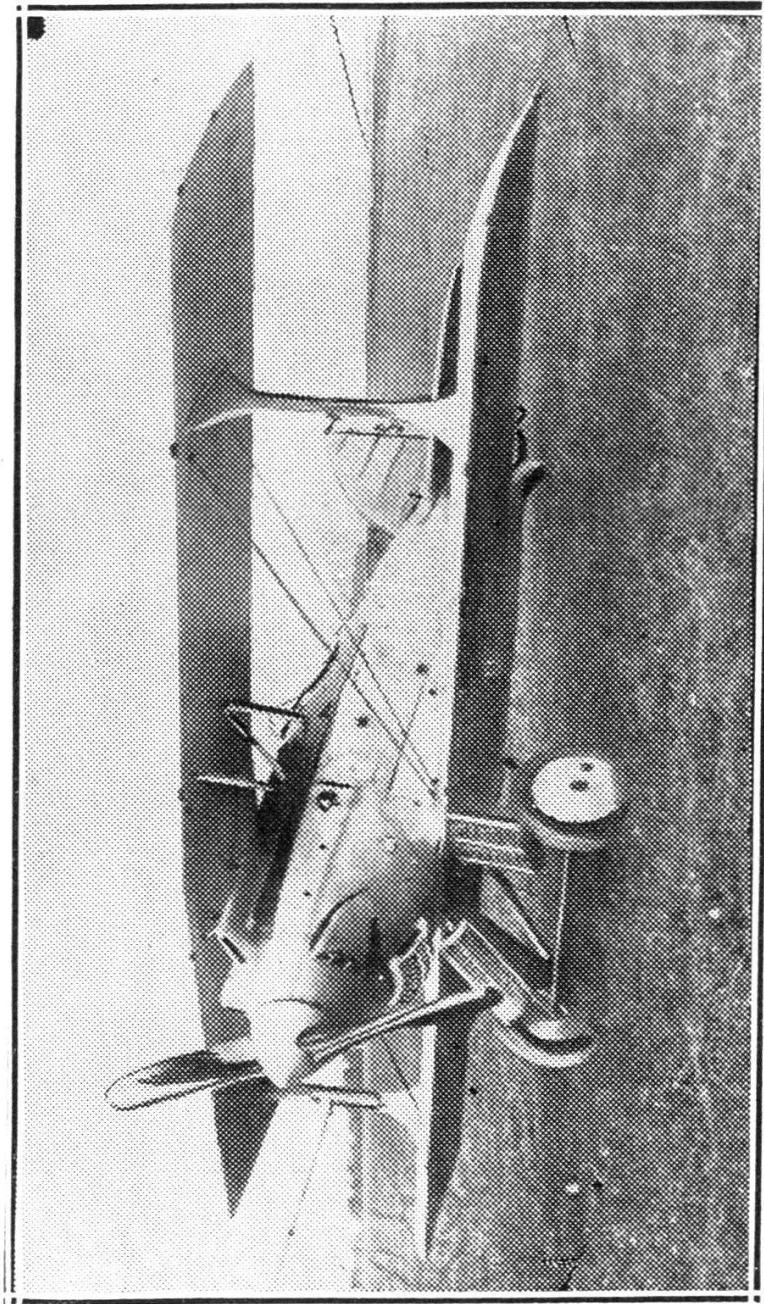


LE MONOPLAN DE CHASSE S. E. C. M.

Monoplan-monoplace Amiot-S. E. C. M., type Jockey, équipé d'un moteur Hispano-Suiza 600 C.V. appareil métallique.

puissances aériennes actuelles. Elle possède déjà, en temps de paix, des effectifs imposants, que l'expérience de la guerre lui a conseillés. Un équipage français, composé des officiers Coste et Lebrix, vient de remporter un triomphe magnifique

sur un appareil militaire, du type Breguet XIX, muni d'un moteur Hispano-Suiza de 600 C. V. Ce pays a porté, ces dernières années, son effort principal sur l'aviation militaire :



L'AVION DE CHASSE MONOPLACE SPAD 95.

Le Biplan Blériot-Spad, type « Jockey » muni d'un moteur Hispano-Suiza 600 C.V.

le conflit de 1914-1918 fut pour lui une leçon qui l'a incité à se créer une couverture aérienne capable de remplir la lourde tâche de la défense nationale. C'est la raison pour laquelle ses fabriques aéronautiques étudient, dans leur ensemble,

de nombreux types d'avions de guerre et parmi ceux-ci, des appareils de chasse, dont nous publions quelques photographies.

De nombreuses escadrilles de combat sont déjà équipées du monoplan-monoplace Loire Gourdou-Leseurre 32 C 1, à moteur Gnôme-Rhône Jupiter. La maison Wibault vient de sortir d'usine un biplace de combat, le monoplan 122 C 2, appareil métallique, aux lignes effilées, et muni d'un moteur Napier-Lion de 450 C. V. Les ateliers Nieuport, qui connurent déjà le succès, au cours de la guerre, grâce à leur petit biplan monoplace qui fit merveille à Verdun, et dont nous eûmes six exemplaires en Suisse, ont créé un sesquiplan monoplace 72 C 1, à coque métallique. Le moteur est un Hispano-Suiza de 600 C. V. La firme Amiot-S.E.C.M. présente également un remarquable monoplan, type « Jockey » appareil métallique de 600 C. V. Hispano-Suiza. Enfin, citons encore le biplan Blériot-Spad 95, type « Jockey », dont les performances accomplies à Villacoublay furent très remarquées. Le moteur de cet avion est encore un Hispano-Suiza 600 C. V.

Disons, à cet égard, que ce type de moteur, utilisé par Coste et Le Brix, employé par une grande partie des constructeurs d'avions militaires en France, a été entièrement conçu par un ingénieur suisse, M. Marc Birkigt, de Genève, créateur de la marque. Cette constatation est tout à l'honneur de notre éminent compatriote, et met en valeur ses inventions à l'égard de la conquête de l'air.

Morane-Saulnier a construit également un monoplace « Jockey », Type 221.

L'Angleterre, elle aussi, a foi en la cinquième arme. L'aviation militaire anglaise est loin d'être retardée dans son développement ; elle tend à la défense du vaste domaine colonial britannique, dont Londres est le cœur. Les créations, en hydraviation et en aviation terrestre sont nombreuses ; nous ne pouvons en donner les détails dans ce numéro, nous réservant d'y revenir plus tard, en les illustrant aussi de quelques photographies.

L'Italie, pays relativement neuf en navigation aérienne, — son extension ne date somme toute que de l'ère fasciste —

devient désormais une puissance aéronautique. Son premier ministre, grand instigateur des ailes italiennes, a inscrit dans son programme la diffusion de l'aviation. Forte de cet appui, la presse s'est enrichie d'une pléiade de nouveaux périodiques et revues dont l'heureuse activité s'est faite immédiatement sentir. L'armée dispose d'effectifs et de formations de plus en plus nombreux, largement dotés d'avions de combat.

* * *

La Belgique, désireuse d'acquérir un type de *monoplace de chasse* répondant le mieux aux exigences actuelles, a invité les constructeurs belges et étrangers à participer du 15 au 30 avril dernier, à une présentation officielle d'avions monoplaces de combat. L'Aéronautique militaire et le Ministère de la Défense nationale avaient organisé cette exhibition d'appareils militaires pour être guidés dans leur choix définitif. Le programme de cette présentation exigeait des avions des qualités très sévères et obligeait les constructeurs à concevoir une machine absolument moderne.

Voici, par exemple, quelques caractéristiques essentielles, prévues par le règlement du Ministère de la Défense nationale : appareil monoplace-motomoteur, armé de deux mitrailleuses tirant à travers l'hélice, joignant à des qualités de vitesse ascensionnelle et de plafond, une vitesse horizontale à l'altitude d'utilisation : 5000 mètres. Une bonne maniabilité et une excellente visibilité pour le pilote devaient être naturellement obtenues. Le constructeur avait à réaliser une disposition judicieuse du parachute, ainsi qu'une facilité spéciale d'exécution du saut en parachute. La force générale du moteur était prévue à 550 C. V.

Charge imposée, comprenant le pilote, les instruments de bord, le parachute, l'extincteur d'incendie, deux mitrailleuses Vickers avec appareil de visée et 1000 cartouches, le matériel de signalisation et les appareils de chauffage : 250 kilos. Essence et huile pour trois heures de vol ; une demi-heure au voisinage du sol et deux heures et demie à 5000 mètres à plein régime.

Vitesse maximale à 5000 mètres : 250 km.-h.

Vitesse au sol : 265 km.-h.

Montée à 6000 mètres : 20 minutes.

Le plafond pratique était fixé à 7500 mètres.

En résumé, le programme de cette présentation d'avions de chasse monoplaces, élaboré par les services techniques de l'Aéronautique militaire belge, présente les caractéristiques actuelles d'avions de combat modernes, vers lesquelles les usines d'aviation tendent tous les jours leurs efforts. L'initiative de la Belgique est fort intéressante et démontre clairement que cette nation désire, dans le domaine de la cinquième arme, posséder des formations de combat équipées de matériel puissant.

La Tchécoslovaquie, elle aussi, travaille le problème de l'avion de chasse, rapide, maniable, bien armé. Les usines AVIA de Prague, viennent de sortir un biplan monoplace BH 33 dont les performances sont bonnes. Ce pays possède d'ailleurs en aviation un bel avenir, dont son aéronautique militaire ne pourra que bénéficier. La *Revue militaire suisse* en donnera sous peu un aperçu détaillé.

* * *

Ces quelques exemples, d'ailleurs fort succincts, ne peuvent que préciser la politique actuelle de la majorité des pays : développer leur aviation militaire, et dans le cadre de celle-ci, l'aviation de chasse. Cette dernière est sans doute, pour chaque nation, un élément de sécurité indiscutable : elle permet d'une part d'attaquer et de détruire les expéditions aériennes ennemies d'observation et de bombardement, et d'autre part de protéger le travail des escadrilles amies en harcelant même à la mitrailleuse les troupes adverses, à l'abri ou non des armes automatiques des bataillons au feu.

Lieutenant ERNEST NAEF.

