

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 58 (1913)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Les dirigeables en campagne  
**Autor:** Fonjallaz, Arthur  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-339495>

### **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:** 16.03.2025

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

## Les dirigeables en campagne.

Les premières expériences réelles d'un emploi tactique des dirigeables en campagne ont été faites en Tripolitaine. Elles sont intéressantes à différents points de vue et d'autant plus que le rapport publié par « l'Établissement d'expériences et de constructions aéronautiques du génie italien », est empreint d'un esprit tout à fait objectif qui inspire la confiance.

Les deux dirigeables, *P 2* et *P 3*, arrivèrent à Tripoli au commencement de décembre 1911. Leurs hangars étaient à peu près terminés, lorsque, pendant la nuit du 16 décembre, un violent orage les détruisit complètement. Un nouveau hangar, type Müller, fut acheté en Allemagne. Il permit le logement des deux dirigeables et sa solide structure en fit un abri sûr. Il était monté et prêt à l'usage le 29 février 1912 et, le 5 mars, les deux dirigeables effectuaient leur première ascension d'essai, suivie immédiatement de nombreuses sorties. Voici les enseignements tactiques auxquels a conduit leur emploi sur le champ de bataille.

Les deux dirigeables firent 91 ascensions, dont 46 au-dessus des camps turco-arabes ; ces ascensions-là se proposèrent donc un but nettement offensif, avec jets de bombes.

Les relevés topographiques et de détail, ainsi que les mesures des distances et la détermination des positions ennemies furent si précis et si sûrs qu'ils permirent l'établissement d'une carte détaillée. C'est un enseignement important, venant après celui de l'établissement des hangars ; il démontre tout le soin qu'il faut apporter à de semblables opérations, afin d'être certain d'en retirer quelques avantages. Les aéronautes purent établir une carte au 1 : 40 000 de toute la zone comprise entre Zavia et Sidi-Ben-Nur, sur la côte et jusqu'à Azizia et Sbea à l'intérieur, carte indiquant clairement les formes du terrain. Les relevés tirés des photographies ont eu une valeur spéciale pour l'état-major italien, car ils déterminaient la nature des voies de

<sup>1</sup> Rendiconti delle esperienze e degli studi, etc. Fascicule 1 du volume II, N° 7 30 avril 1913. — Rome, typographie de l'Académie des Lincei.

communication et les groupements des habitations. Certaines reconnaissances à faible hauteur ont fixé, à l'aide du téléphot, le tracé des tranchées, la dislocation des campements et les emplacements des magasins.

Le 8 juin, le *P 3* exécutait une reconnaissance périlleuse. Il devait se tenir, en raison des brouillards, à une hauteur moyenne de 550 mètres. Le jet des bombes sur la nombreuse cavalerie ennemie combattant à pied contre l'aile gauche italienne, eut cette fois-ci un effet nettement favorable.

\* \* \*

L'équipage était composé de 4 personnes, 3 officiers et un mécanicien. Les résultats de l'observation dépendaient de plusieurs facteurs : conditions atmosphériques, cote-hauteur de navigation, nature des terrains et genre des objets recherchés, possibilité de l'emploi d'instruments optiques, facultés visuelles et intellectuelles des pilotes.

Les conditions atmosphériques furent presque toujours favorables. La cote-hauteur de navigation fut au début de 900 m. Mais cette altitude expose trop le dirigeable à des feux efficaces; dans la suite elle fut portée à 1000 mètres pour l'exploration et 1200 mètres pour les actions offensives. Il est certain que ces chiffres sont des hauteurs minima de navigation. Ils furent tenus en raison de l'inexpérience des tireurs ennemis, qui n'avaient pu se rendre compte ni de la vitesse des dirigeables, ni de la nécessité d'une parfaite discipline de feu. Les projectiles de l'artillerie restèrent également sans aucun effet.

A noter combien l'observation fut facilitée par le *caractère* même de la région. Ce ne sont que terrains plats ou légèrement ondulés, peu ou pas cultivés. Les observateurs, au bout de très peu de temps, arrivaient à découvrir l'homme isolé aussi bien que les groupements de quelque importance et, grâce à l'échange immédiat de leurs impressions, ils déduisaient clairement les situations tactiques.

Les dirigeables ont eu l'avantage d'opérer dans des conditions bien différentes de celles qui les attendraient en Europe, où les terrains montagneux, les végétations abondantes, les obstacles naturels et les mesures prises par l'adversaire rendraient leur direction beaucoup plus difficile. D'autre part, il convient d'ajouter que les deux dirigeables précités n'étaient pas du dernier modèle. Ils ne possédaient entre autres qu'un seul

moteur et n'étaient pas aménagés pour une offensive comme on l'entend aujourd'hui.

Les deux ballons lancèrent 330 bombes. Il ne paraît pas que les effets furent très satisfaisants, mais, là encore, il s'agissait de premières expériences. Elles eurent comme résultat de procurer une foule d'indications précieuses sur l'emploi et la construction des bombes.

A la fin des hostilités, les dirigeables continuèrent le service et accompagnèrent les troupes dans leur marche à l'intérieur. Les expériences suivantes furent entreprises :

1. Jet de bombes à 1000 mètres de hauteur contre un but à terre, à l'effet d'étudier la force d'explosion des divers types de projectiles adoptés.

2. Jet de bombes sur mer.

3. Jet de bombes sur but à terre, en vue d'étudier la précision du tir.

4. Tir d'infanterie contre un but-aéroplane remorqué par un dirigeable.

5. Tir d'infanterie depuis un dirigeable contre un but-aéroplane.

6. Expériences d'exploration sur mer, à la recherche de torpilles.

7. Navigation sur mer.

8. Etude d'un système de signalisation.

\* \* \*

En maintes circonstances nous nous trouverons, en Europe comme ailleurs, sans données précises sur le groupement des forces adverses. Le dirigeable pourra seul, dans bien des cas, nous procurer des indications exactes et rapporter les relevés photographiques des régions. Les troupes spéciales chargées de ce service ont une tâche ardue, mais combien utile et précieuse. Malgré toutes les objections, le dirigeable a sa valeur tout comme l'aéroplane.

Les quelques exemples cités montrent une conception du devoir digne de tous les éloges. Ils indiquent aussi combien le champ d'activité de la nouvelle arme est étendu et ce que l'on peut en attendre avec les perfectionnements inévitables de la technique actuelle.

A. F.

