

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 72 (1927)
Heft: 11

Artikel: L'arme de l'air : les appareils militaires actuels
Autor: Naef, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341063>

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: 26.11.2024

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

L'arme de l'air.

LES APPAREILS MILITAIRES ACTUELS

(avec deux photographies)

Les réussites répétées de la traversée de l'Atlantique par des appareils de constructions différentes, et pilotés par des aviateurs américains, ont prouvé incontestablement les progrès actuels de la construction aéronautique. Bien qu'une grande partie des essais tentés pour établir une liaison aérienne entre les deux continents aient malheureusement échoué, entraînant dans leur disparition mystérieuse des hommes de valeur, le fait qui découle de ces expériences *sportives* avant tout est cependant le suivant : des appareils ont franchi les milliers de kilomètres qui séparent le Nouveau Monde de la vieille Europe, démontrant par là l'état actuel du développement de la construction aérienne.

Lors de la première traversée de la Manche par Blériot, bien avant la guerre, l'opinion publique trouva *l'exploit sportif* intéressant, sans se soucier davantage des suites qu'il devait fatalement obtenir. Quelques années s'étaient à peine écoulées que les escadrilles militaires de tous les pays étaient facilement à même de couvrir la distance kilométrique Paris-Londres, et de traverser aisément la Manche.

L'expérience a prouvé, surtout en aviation, que le développement de la conquête de l'air suivait une progression constante. Par conséquent, en plaçant l'exemple de Blériot à côté du raid de Lindbergh, on pourrait donc supposer que dans quelques années des escadrilles militaires entraînées seront à même de réaliser ce voyage. Il n'y a d'ailleurs rien d'extraordinaire à cela, et une conversation très récente que nous avons eue à Paris avec le Commandant-aviateur Pierre Weiss, commandant le groupe de grandes reconnaissances du 34^e régiment d'aviation, au Bourget, nous l'a simplement confirmé.

En partant de cette base, en songeant encore à la puissance *technique* que gagne chaque jour l'armement aérien, mitrailleuses perfectionnées, appareils de bord de plus en plus précis, notamment le compas Dunoyer que Lindbergh utilisa de New-York à Paris, appareils de visée pour le bombardement, coopération des gaz et des bombes aériennes, etc., on peut déjà établir *théoriquement*, en arrivant très près des possibilités pratiques, la réelle valeur militaire de la navigation aérienne.

Il est un phénomène psychologique certain, et général à toutes les nations : l'échec d'une tentative provoque le découragement ; le succès seul de cette dernière entraîne immédiatement l'optimisme. Est-il besoin de rappeler les deux premiers échecs des capitaines Fonck et Nungesser ? Ils firent couler beaucoup d'encre, et la presse trouva à cette occasion un terrain facile pour prétendre que l'aéronautique, malgré son essor merveilleux, n'était point encore cependant à même de réussir une telle performance.

Il a fallu l'envol extraordinaire du colonel américain de réserve Ch. Lindbergh, et son atterrissage triomphal au Bourget, devant une foule remplie d'optimisme délirant, pour déchaîner l'enthousiasme général. L'opinion publique a reconnu que l'impossible était devenu la réalité ! Chamberlain, puis Byrd, soulignèrent encore, par leur victoire, le fait brutal. D'autres, moins heureux, disparurent au cours de leur essai. Mais leur mort, pour l'opinion en général, n'était plus attribuée à l'incapacité des ailes, mais à un simple concours de circonstances fâcheuses : situation atmosphérique, éléments divers, pannes susceptibles d'arriver encore au mécanisme moteur le mieux étudié, etc.

Ces quelques considérations ont un intérêt direct vis-à-vis de l'aéronautique militaire, qui gagne donc, elle aussi, une puissance nouvelle auprès de l'opinion, puissance qui ne fera qu'augmenter graduellement. Il semble donc intéressant de présenter quelques types d'appareils en service actuellement à l'étranger, machines dont les qualités ont été reconnues fort étendues par les services techniques compétents des armées qui les utilisent. Dans cette livraison-ci de la *Revue*

militaire suisse, nous exposerons succinctement le biplan POTEZ, construction française, type 25, dont un exemplaire est, sauf erreur, à l'étude dans la troupe d'aviation suisse. Nous verrons par la suite d'autres constructions.

* * *

Les avions Potez d'observation, de séries différentes, sont en service depuis plus de huit ans. Cette fabrique d'aviation a donc poursuivi, d'une façon continue et très active, l'étude et la mise au point de cette catégorie d'avions. Le biplan Potez 25, qui nous intéresse, est ainsi l'aboutissement d'une expérience acquise par les enseignements dus à la mise en service, dans plusieurs armées, de ces appareils.

Les principes directeurs dans la fabrication d'avions de guerre, soumis à des travaux intensifs, doivent être les suivants : — atteindre à la légèreté de construction la plus grande, car de cette dernière dépendent les qualités de performances et de maniabilité d'une machine ; — allier à cette légèreté la robustesse, qualité indispensable pour la sécurité de l'équipage et la durée du matériel ; — n'adopter que des solutions toujours simples, de façon à permettre une fabrication, un entretien et des réparations faciles de toutes les pièces de l'avion.

Le biplan Potez 25 est un type de construction mixte, bois et métal, qui constitue un ensemble homogène, léger et robuste, où s'allient et s'accordent la simplicité et l'esprit pratique. Les procédés de fabrication adoptés réalisent une précision permettant l'interchangeabilité des diverses pièces.

Cette machine, dite *d'observation et de moyen bombardement*, est dans sa catégorie l'avion le plus récent adopté par l'Aéronautique militaire française ; le Potez 25 satisfait aux exigences modernes et c'est la raison pour laquelle il fut adopté par les Services compétents de l'aviation d'outre-Jura. La disposition des plans, le profil des ailes, la proportion de leur surface ont été expérimentés et étudiés en vraie grandeur : le constructeur obtint ainsi une cellule dont le rendement aérodynamique est intéressant et permet de bonnes performances.

L'appareil, très maniable, permet de lui faire accomplir les figures de la voltige aérienne ; en outre, question intéressante pour notre pays notamment, ce biplan biplace possède un écart de vitesse très appréciable, lui donnant une vitesse d'atterrissage relativement faible, qui lui permet d'utiliser les terrains quelque peu exigus.

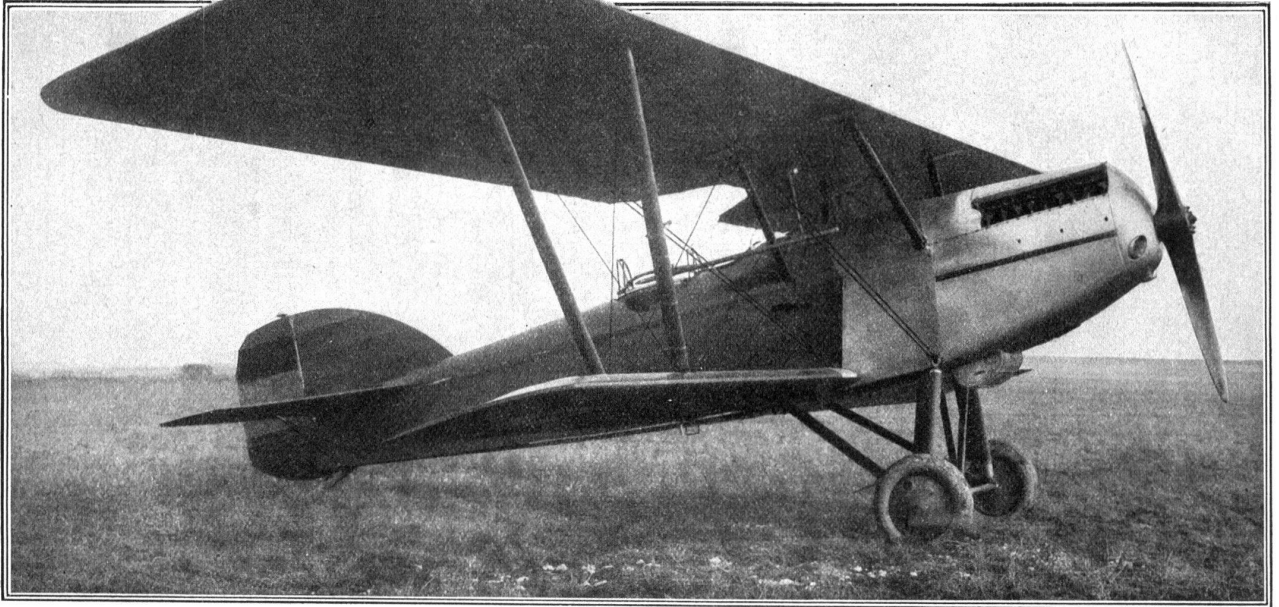
Une autre qualité de cet appareil est aussi sa conception *pratique*, grâce à laquelle son entretien au service se fait avec peu de difficulté. Le groupe moto-propulseur a été conçu d'un montage et d'un démontage très simples sur le fuselage. Le train d'atterrissage utilise les montants élastiques particuliers à la construction Potez ; il est disposé de façon à assurer l'indépendance totale de chacune des deux roues. L'équipement du fuselage est des plus complets ; cet avion réalise, somme toute, l'appareil désirable pour son utilisation militaire intensive dans les conditions souvent difficiles, imposées lors de manœuvres, ou au cours des opérations de guerre.

Le Potez 25 s'équipe indifféremment avec tous les moteurs d'une puissance de 350 à 550 CV, soit *Jupiter*, *Lorraine*, *Hispano*, *Salmson*, etc. Sa vitesse au sol est de 220 km.-heure ; il monte à 2000 mètres en 6' 48", à 3000 en 10' 23", à 4000 en 14' 45" et à 5000 en 20' 25". Son envergure mesure 14 m., la surface portante 46 m², sa longueur 9 m. et sa hauteur 3,50 m. Le poids total de l'avion en charge est de 1960 kg.

* * *

Soulignons encore quelques particularités de cet appareil. Il possède un nouveau type de lance-bombes, d'un fonctionnement très régulier, qui s'adapte sous les ailes et sous le fuselage et permet d'emporter 480 kg. de bombes en explosifs de 10 et 50 kg. L'équipement de bombardement, qui vient s'ajouter à l'équipement normal de reconnaissance et d'observation, se démonte avec une grande facilité ; son installation par elle-même demande fort peu de temps. Cette machine peut donc être utilisée indifféremment pour le bombardement moyen et pour la reconnaissance et l'observation.

Parmi les pays qui ont déjà adopté cet avion, citons la Pologne, la Roumanie, la Serbie, le Japon, l'Espagne, l'Es-



Le biplan d'observation POTEZ 25, de construction française

Vu de 3/4.

thonie, le Portugal, etc. De grandes séries ont été commandées naturellement par la France.

* * *

La guerre moderne veut donc que les troupes terrestres aient à compter désormais sur une nouvelle arme : l'aviation. Peut-être, dans nos cours de répétition, ne tient-on pas encore assez compte de ce facteur et ne tient-on pas l'homme au courant de la véritable puissance des ailes militaires, regardées souvent par le profane comme un simple engin de sport, d'exposition ou de meeting, capable d'intéresser les foules.

La cinquième arme : avions de chasse, poignards minces et rapides, avions de bombardement, glissant dans le ciel, prêts à écraser sous leurs ailes les objectifs voulus, avions d'observation, vigies fermes et tenaces, auxquels tout mouvement ennemi ne saurait échapper.

En France, l'*Instruction provisoire sur l'emploi tactique des grandes unités* caractérise ainsi l'utilisation de ces aviations : « L'aviation d'observation agit au profit du commandement, de l'artillerie et de l'infanterie. Elle assure l'exploration éloignée, reconnaît l'ennemi, ses installations, ses organisations, de jour et de nuit, à vue et par photographies. Elle coopère à la recherche rapide des objectifs d'artillerie, à l'observation et au réglage des tirs. Elle accompagne l'infanterie au combat, éclaire sa progression et participe à ses liaisons avec l'artillerie.

» L'aviation de bombardement s'attaque aux objectifs du champ de bataille, prolonge l'action de l'artillerie et intervient sur les communications et les établissements de l'ennemi jusqu'à sa limite de portée. Elle opère *de jour comme de nuit*, en recherchant des actions massives, seules capables de produire des résultats appréciables.

» L'aviation de chasse assure à l'aéronautique d'observation et à l'aviation de bombardement leur liberté d'action sur le champ de bataille, les couvrant contre les entreprises de l'aviation adverse ; elle interdit nos lignes à cette aviation ; elle recherche l'aéronautique ennemie pour la combattre et la détruire. »

LES APPAREILS MILITAIRES ACTUELS



Le biplan biplace POTEZ 25

Vu de profil.

Dans la nouvelle *Instruction sur le service en campagne*, approuvée par le Conseil fédéral le 18 février 1927, les « Instructions valables pour toutes les armes » traitent aux pages 31-40, §§ 48-63, d'une façon très complète, de l'emploi de l'aviation, de la protection et de la défense contre avions. Nous y renvoyons nos lecteurs.

La cinquième arme possède donc aujourd'hui une importance considérable ; il importe que tout officier de troupe connaisse son développement et sa puissance. C'est la raison pour laquelle, dans ses livraisons prochaines, la *Revue militaire suisse* exposera les caractéristiques d'autres types d'avions, en publiant leurs photographies.

L'aviation est une arme dont le matériel est en rapide et continuelle évolution. Cette caractéristique rend justement tout achat d'avions dits *modernes* très pointilleux, puisque ces mêmes appareils, du dernier type aujourd'hui, pourraient être, le cas échéant, déjà démodés dans un avenir peu éloigné. Amasser un stock d'avions ne serait donc point la politique à suivre pour l'instant : l'instruction et l'entraînement du personnel volant peut se faire sur un matériel sûr, de construction antérieure à ces dernières années. Mais ce qu'il nous faut obtenir de la part des Chambres fédérales, c'est un appui plus fort, et une compréhension plus exacte du rôle que joue l'aviation militaire dans le cadre de notre défense nationale.

Lieutenant Ernest NAEF.

