

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 73 (1928)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Le matériel de l'aviation militaire  
**Autor:** Naef, Ernest  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-341120>

### **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:** 29.03.2025

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

## Le matériel de l'aviation militaire

---

« En aviation, plus encore que dans toutes les autres armes, — écrivait dernièrement dans une étude remarquable M. le colonel J. Smeyers, commandant de l'aéronautique militaire belge, — la valeur du matériel a une importance capitale. Un léger perfectionnement donne souvent à celui qui en bénéficie un avantage considérable et peut conduire à des modifications sensibles des règles de son emploi tactique. »

Ces quelques lignes démontrent bien que la presse n'eut donc point tort de relever, en novembre et décembre 1927, l'urgence de doter notre aviation militaire d'un matériel approprié en nombre et en qualité aux besoins d'une cinquième arme moderne. Il est évident qu'une organisation pareille, qui demande des études approfondies, des expériences nombreuses, des tentatives de tous genres et des essais techniques fort longs, ne peut être accomplie en quelques semaines.

L'acquisition d'avions de guerre fera donc l'objet, en Suisse, au cours de 1928, de nouvelles études pratiques, comme l'a d'ailleurs précisé en décembre, au Conseil national, M. le conseiller fédéral Scheurer, à la suite de l'interpellation de M. le major H. Vallotton-Warnéry, sur l'état de nos ailes.

Au début de cette année, qui est ainsi appelée à jouer un rôle particulièrement intéressant dans la réorganisation de notre aviation militaire, il peut paraître utile de jeter un coup d'œil furtif sur l'activité aérienne militaire de quelques grandes puissances, dont les travaux ne peuvent être, pour l'aviation suisse, que d'heureux et de très utiles exemples. Aux officiers non versés dans les détails des progrès aéronautiques, ces exemples permettront de démontrer aisément toute la valeur que prend, hors de nos frontières, le développement de la cinquième arme.

L'évolution du matériel d'aviation est chose constante ;

elle fut particulièrement remarquée au lendemain de la guerre, époque à laquelle les usines aéronautiques construisirent, grâce aux expériences accomplies sur les champs de bataille, des types de plus en plus puissants. Les différents salons d'aviation permirent aux ingénieurs de présenter des conceptions nouvelles dans les branches de la chasse, de l'observation et du bombardement, les trois catégories générales de l'arme de l'air, qui possèdent respectivement des buts déterminés et établis, demandant sans doute un maximum de qualités spéciales et nécessaires à chacune d'elles.

Chaque année apporte donc une étape nouvelle — grâce aux concours de vitesse, aux épreuves d'endurance, à certains grands raids, aux records d'altitude, etc. — à l'évolution du matériel d'aviation, à son armement, à ses appareils de bord. Ce qui permettrait de dire que maintenir les avions militaires, dans un corps aéronautique, à la hauteur des découvertes et des nouveautés, devient une impossibilité manifeste. Les finances des plus grands pays ne permettraient sans doute pas à ces derniers de le faire. La politique à suivre à ce sujet serait donc — comme cela se fait ailleurs — de prévoir annuellement un certain budget, indépendant des sommes destinées à l'entretien normal de l'aviation, de ses pilotes et observateurs, du matériel en service, etc., crédit destiné à l'achat régulier de matériel récent et reconnu supérieur, donnant ainsi à l'aviation militaire une réserve utile de matériel neuf et moderne.

L'entretien d'une aéronautique exige de très gros sacrifices financiers. Placés pour la défense du pays, ces derniers sont aussi utiles et nécessaires que ceux destinés à la construction de vastes gares de chemins de fer, d'édifices somptueux et internationaux. D'ailleurs, la nécessité pour une armée d'avoir désormais ses services de l'air bien organisés et outillés sera, au cours des ans, de moins en moins discutée. La plus grande difficulté actuelle est avant tout d'ordre pécunier ; elle trouvera nécessairement tôt ou tard une solution satisfaisante.

\* \* \*

En 1927, la France, la Belgique, l'Italie et d'autres aussi

ont rénové quelque peu, dans le domaine de la chasse, certaines escadrilles dont les appareils paraissaient devoir passer... à l'entraînement des jeunes. C'est ainsi que quelques escadrilles françaises délaissèrent le Nieuport 300 CV, monoplace de combat, pour le nouvel avion Gourdou-Lesseurre 450 CV ; on parle aussi d'un Nieuport 42, d'une vitesse de 250 kilomètres à l'heure. La vitesse étant l'une des conditions *sine qua non* de l'avion de combat, et la supériorité d'une aviation de chasse conditionnant pour certains celle de toute la flotte aérienne du pays, la France semble donc porter aujourd'hui un effort particulier à l'équipement soigné en matériel volant de ses régiments de chasse.

Partant de ce principe, un concours d'avions de combat fut ouvert en novembre : le cahier des charges de cette épreuve exige de l'avion vainqueur des qualités de vitesse, de manœuvrabilité et de solidité particulièrement sévères ; en outre, la 12<sup>e</sup> Direction mettait au concours également un *biplace* de combat. Innovation sans doute, puisque jusqu'ici le monoplace semblait seul remporter les suffrages. Il est vrai que certaines compétences estiment le *biplace* supérieur au monoplace ; nous en prendrons pour exemple le biplan Fokker C. V. D., de construction hollandaise, dont nous avons parlé dans la livraison de décembre 1927 de la *Revue militaire suisse*. Construite comme biplan de chasse, cette machine est aussi un appareil d'observation et de moyen bombardement, comme nous le rappelions.

A propos de cette importante question, *mono* ou *biplaces*, deux des plus hautes autorités de la chasse aérienne, le colonel Massenet de Marancour (France) et le capitaine Göring, allemand et dernier commandant de l'escadrille Richt-hofen, ont donné leur appréciation. On verra que les avis de ces deux brillants officiers concordent parfaitement sur ce point et reconnaissent la supériorité du *monoplace* pour la chasse.

Dans un ouvrage intitulé : « La chasse en avion », le colonel Massenet de Marancour traite d'une façon détaillée de cette question. Nous nous permettrons de la résumer succinctement. Le chef de l'aviation de chasse française

actuelle démontre que le biplace de combat est un appareil avant tout défensif. Mais le but de la chasse en avion est tout entier *offensif*. Pour qu'un avion soit supérieur à son adversaire, il lui faut être maître de la vitesse dans les trois dimensions. Tout avion possède ses côtés faibles, puisqu'il y a toujours dans un avion des angles morts, dont l'assaillant plus rapide pourra profiter. Il suffit donc aux monoplaces d'attendre, de se diviser pour attaquer, chacun dans une position différente, — tactique que suivit le capitaine français Fonck, l'as des as aux 75 victoires, — pour démontrer la supériorité que leur accorde la vitesse, et qui leur permet de placer quelques rafales au point voulu.

Les avions de chasse recherchent, en combat, presque toujours la hauteur, puisque la possibilité de piquer leur procure des facilités d'attaque interdites à leurs adversaires. Les partis qui adoptent les *biplaces* de combat doivent donc renoncer, dans la grande majorité des cas, à s'attaquer aux monoplaces adverses. Construire des biplaces plus rapides que des monoplaces semble fort difficile, puisque supprimer l'observateur et ses mitrailleuses et munitions allège l'avion de quelque 160 kg. et lui donne, en le transformant, les qualités d'un monoplace meilleur. Et ceci doit s'appliquer en effet, quelque soit le type d'avion imaginé, par le fait des lois de la pesanteur, qui incitent le chasseur à piquer.

Au cours de son ouvrage, le colonel Massenet de Marancour souligne le cas suivant : si les constructeurs arrivent à réaliser ce qu'ils appellent un biplace de combat, cet avion trouvera sa place dans une escadrille d'observation, mais non pas dans une formation de chasse proprement dite. Les pilotes d'observation seront ainsi en mesure de se défendre pratiquement eux-mêmes, avec succès peut-être, sans jouer cependant le rôle du chasseur.

Le monoplace est maître d'accepter ou de refuser le combat ; il a pour lui l'espace et la vitesse ; le biplace ne possède devant le chasseur que la protection par le feu. Il est donc d'office en position de défense et n'est pas, à proprement parler, un avion de chasse rapide et maniable.

D'autre part, le capitaine allemand Göring donna égale-

ment son éminent avis sur ce sujet, lors des conférences qu'il présenta dernièrement à Zurich et Berne, aux membres de l'*Avia*, section de l'Aéro-club suisse. Nous pouvons le résumer comme suit :

A la fin de la guerre, le biplace était considéré, grâce à son armement, comme la meilleure solution. Néanmoins, après des expériences et des études très sérieuses, on ne tarda pas à reconnaître la supériorité, dans la chasse, du monoplace sur le biplace, autant pour ses qualités ascensionnelles que pour sa maniabilité en voltige aérienne. En outre, bien que muni d'un nombre plus restreint de mitrailleuses, le monoplace possède cependant une puissance de feu pratiquement plus grande, car dans maints combats rapprochés le biplace ne peut jamais faire usage et utiliser efficacement ses deux mitrailleuses arrières. Ces dernières ne peuvent entrer en ligne de compte que lorsque l'avion est attaqué par deux adversaires ; cette constatation rentre donc dans le cadre de la défensive aérienne.

Comme on le voit, les avis de ces deux grands spécialistes en matière de combat aérien concordent en tous points. Tenant compte du côté psychologique de la question, ces officiers reconnaissent les premières qualités du monoplace, vitesse et maniabilité, but dominant et essentiel du chasseur, et d'autre part l'utilité du biplace maniable dans la défensive et l'observation ou le moyen bombardement. La marche en escadrille ou en patrouille est grandement facilitée en biplace par le fait que le pilote conducteur n'a pas à se retourner. En effet, les combats de 1918 le démontrèrent ; une escadrille d'observation, équipée d'avions rapides, puissants et bien armés, arrive sans grandes pertes et sans le concours des chasseurs, à effectuer ses missions.

\* \* \*

L'importance de l'aviation militaire est apparue particulièrement saisissante lors de la discussion du budget de l'Aéronautique à la Chambre française, en décembre 1927. Il ressort des différents discours que le Parlement commence à comprendre, à Paris, toute la puissance des ailes, fait que l'on



peut relever encore en Angleterre, en Italie, en Belgique, etc. Les Chambres fédérales y viendront aussi, un jour ou l'autre, par la force même des événements.

Deux chiffres caractérisent la politique aérienne française : c'est une inscription de demande de crédit de 600 millions dans le budget de la guerre pour les constructions de séries, et d'autre part 40 millions destinés au Service technique de l'aviation. Ce qui veut dire que la France, fort justement d'ailleurs, reconnaissant l'utilité de l'arme de l'air, tient à posséder des escadrilles, des régiments d'aviation largement dotés de matériel, des magasins généraux et des entrepôts susceptibles de remplacements suffisants en cas de besoin. En outre, les services compétents prévoient aussi un renouvellement rapide, un rajeunissement et une progression par des matériels nouveaux et modernes, capables de suivre les évolutions techniques de la guerre et de s'adapter aux exigences imposées.

La qualité offre donc un intérêt prédominant : elle est maîtresse. Elle oblige à se préoccuper, en dotant les formations militaires, des principes classiques de l'arme d'accompagnement. Pour les grands pays, le laboratoire et l'usine sont l'indispensable soutien des forces aériennes ; ils président à la constitution des réserves, à leur renouvellement surtout, puisqu'il est avéré que celles-ci seraient bien vite épuisées dans le feu des premières semaines de combat.

Dans le domaine civil, l'aviation commerciale peut être utile à la défense militaire, non pas en général par ses machines, mais par son activité industrielle, par ses usines, par la formation de ses pilotes, par l'organisation générale de son réseau. Si l'on veut regarder de ce côté-là ce qui se fait en Suisse d'une manière beaucoup plus restreinte, nous devons être heureux de voir, par exemple, l'entreprise *A. Comte*, à Zurich, se spécialiser dans la construction aéronautique, les maisons *Scintilla*, à Soleure, *Saurer*, à Arbon, *Winterthour*, à Winterthour, etc., s'intéresser à l'aéronautique et travailler à son développement.

L'Angleterre et l'Italie étudient très minutieusement l'extension de l'aviation militaire. Est-il besoin de rappeler

la conférence que donna, à Londres, le capitaine-aviateur Forster, représentant de l'aviation anglaise à la Conférence du désarmement de la Société des Nations ? Le conférencier termina son exposé, présenté sous le patronage du Ministère de l'Air, en ces termes : « La flotte et l'aviation sont d'une importance vitale pour notre défense. Le pays doit préparer sa défense en se dotant d'une flotte aérienne assez puissante pour ôter à d'autres pays la tentation de frapper l'empire britannique en plein cœur, en attaquant Londres. »

L'extension de l'aviation en Italie, sous la haute direction de S. E. Mussolini, n'est un secret pour personne. La presse spécialisée de ce pays présente d'ailleurs régulièrement des études et des documents photographiques qui prouvent combien les ailes italiennes sont en voie de progrès et de développement constants.

Dans son ensemble, l'aéronautique est encore en pleine croissance ; elle affirme néanmoins de plus en plus sa vitalité et sa raison d'être. A suivre son essor parmi les succès et les difficultés, elle démontre que rien ne l'arrêtera ; un livre récent, sauf erreur, qui s'intitulait : « Une illusion : la conquête de l'air », a fait quelque bruit. Illusion ? Obstacles, difficultés, objections, sans doute. Puis un soir, une aile glisse dans le ciel, celle du colonel Lindbergh, auquel la Fédération aéronautique internationale a décerné sa médaille d'or pour 1927, une aile qui accomplit ce que beaucoup croyaient irréalisable : elle inscrit simplement une grande date dans l'histoire contemporaine.

Lieutenant Ernest NAEF.

---