

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 74=94 (1928)

Heft: 5

Artikel: Pour notre défense aérienne : l'aviation de chasse

Autor: Naef, Ernest

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-7426>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.01.2026

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

Bei guter Anleitung kann auch schon im Kadettenkorps gutes im Schießen geleistet werden. Wo aber die gründliche Anleitung fehlt, wird mehr verdorben als gewonnen. Wichtig ist vor allem, daß die Knaben Freude und Vertrauen zum Gewehr bekommen. Für mich ist es immer erfreulich, die schönen Erfolge ehemaliger Kadetten in Jungschützenkursen und in der Rekrutenschule zu konstatieren.

Außer alledem kann der Kadett noch vieles anderes lernen, Kartenlesen, Geländeskizzieren, Geländekenntnis etc., alles Dinge, die er später einmal im Militärdienst, wo sie erforderlich sind, wo man aber für sie nicht viel Zeit erübrigen kann, gut brauchen kann.

Ein Kadettenkorps will und kann nicht der Rekrutenschule vorgeifen, sondern nur die Grundlagen zur Ausbildung und Erziehung in diese legen. Der ehemalige Kadett, der aus einem Korps, in dem die Erziehung ernsthaft betrieben wurde, in die Rekrutenschule kommt, wird sich nicht einbilden, daß er all das, was nun kommen wird, schon lange kennt. Aber der Dienst wird ihm leichter fallen, als den Kameraden ohne militärische Vorbildung, weil er neben der Gewöhnung an Strapazen das Verständnis für all das mit bringt, was man in der Rekrutenschule so gerne als Chikanen auffaßt.

Pour notre défense aérienne.

L'aviation de chasse.

Par le Lieutenant *Ernest Naef*, Cp. Mitr. Car. IV/9, Lausanne.

Les récentes manoeuvres aériennes qui se sont déroulées au mois de mars entre trois escadrilles d'observation (parti rouge) et trois escadrilles de chasse (parti bleu), et dont les résultats sont particulièrement intéressants, ont démontré nettement toute la place que prend désormais dans la défense aérienne *l'aviation de chasse*.

En Suisse, le jour venu, c'est elle qui sera la protectrice efficace de nos places de mobilisation, de nos parcs de ravitaillement, de nos voies ferrées, et qui défendra notre ciel en s'opposant, à la frontière, aux incursions des escadrilles de bombardement ennemies. D'où l'heureuse constatation de notre dernier règlement sur le Service en campagne: *La tâche essentielle de nos aviateurs sera donc la chasse*.

Dans cette mission certainement magnifique qui forme l'une des premières raisons d'être de notre aviation militaire, nos escadrilles de combat auront sans doute un travail ardu: seule leur force numérique pourra leur permettre de réussir entièrement dans la très lourde tâche que les événements ne manqueront pas d'imposer à nos aviateurs. Nos frontières attaquées, l'ennemi cherchera évidemment, dans son plan d'offensive, et en toute première ligne la rapidité d'exécution. Ses troupes terrestres, se heurtant aux nôtres, disposeront — ce qui paraît normal — de formations aériennes de combat plus nombreuses que les nôtres. Pouvant ainsi sacrifier, au cours des premières journées de

contact, plus de matériel volant que nous ne pourrions le faire, c'est vers l'excellence technique des avions et de leur armement qu'il nous faut donc chercher la solution de la résistance.

Le cran et l'opiniâtreté du personnel volant et des équipages n'est certes pas à mettre en jeu : dans ce domaine, *il est d'ores et déjà établi* que nos officiers-aviateurs, pilotes et observateurs, possèdent tous, les qualités morales et physiques qui font d'eux des praticiens de première valeur. A plus d'une reprise, la presse étrangère leur a d'ailleurs rendu cet hommage, et ils l'ont prouvé assez clairement, soit au cours de manoeuvres ou d'exercices, soit lors de meetings.

Ce qui reste donc à considérer est uniquement le matériel lui-même. A ce propos, dans sa séance du 21 mars dernier, le Conseil National étudia à nouveau cette importante question. La Chambre vota à cet égard la motion de M. le Major Vallotton-Warnery, qui invita le Conseil Fédéral à présenter un rapport sur l'état de notre aviation militaire et à formuler des propositions en vue de l'acquisition d'appareils modernes qui permettront à nos aviateurs d'accomplir la tâche qui leur est assignée. Comme le fit remarquer M. le Conseiller Fédéral Scheurer, notre aviation est une arme jeune et nos moyens sont très limités aux points de vue technique et financier. Le Conseil Fédéral accepta la motion et présentera un rapport.

Voici donc un heureux pas de franchi dans le domaine de notre cinquième arme ; il est certain, qu'après les expériences nécessaires, qui ne manqueront pas d'être suivies au cours de cette année, un type d'appareil de combat moderne sera choisi et livré à nos escadrilles.

Les manoeuvres aériennes du mois de mars obtinrent d'excellents résultats, parmi lesquels nous soulignerons celui-ci, que nous précisa l'un des pilotes d'une des escadrilles de chasse : l'importance primordiale de la chasse, dans la défense aérienne, et la nécessité, pour accentuer la réussite, de disposer de nombreuses formations de combat. Il est évident que, faute de moyens financiers, nous ne pouvons augmenter le nombre de nos compagnies d'aviation de chasse. Si le fait est peut-être regrettable, il n'en est pas moins absolu, et, à ce propos, nous croyons intéressant de relever un passage de la « chronique française » de la livraison de janvier 1928 de la *Revue Militaire Suisse*, relatif à la mission de l'aviation de chasse.

L'auteur de cet intéressant exposé précise en effet que dans l'activité de l'aéronautique au combat, l'aviation de chasse entre en jeu la première. C'est elle qui assure la supériorité aérienne, la maîtrise de l'air, la liberté de manoeuvre de l'aéronautique amie au-dessus de la bataille et entrave au maximum celle de l'aéronautique adverse.

En outre, les missions de l'aviation de chasse sont en résumé la couverture de l'observation aérienne, l'attaque de l'aéronautique ennemie, *la protection de l'aviation de bombardement*, l'intervention dans la lutte au sol et certaines reconnaissances.

Ainsi donc notre propre aviation de chasse aura à combattre non seulement l'aviation de bombardement de l'adversaire, agissant dans la bataille et sur nos arrières, sur les points les plus sensibles de nos troupes, mais encore l'aviation de chasse ennemie, dont l'une des missions est justement la protection de ses formations de bombardement. Bien que, lors des dernières manoeuvres aériennes du Jura, le parti rouge ne disposait d'aucune protection de couverture, „bleu“ constata déjà toute l'importance qu'il y a, dans la défense, à disposer d'un nombre suffisant d'appareils. C'est à dire, qu'en réalité, l'infériorité numérique certaine de nos compagnies de chasse devra être compensée si possible par la supériorité technique.

* * *

La question du matériel aérien de combat est à l'étude dans d'innombrables pays. C'est ainsi que le Service Aéronautique du Ministère de la Défense Nationale de Belgique vient d'organiser en avril une présentation d'avions de chasse. Le programme de cette présentation paraît d'autant plus intéressant, qu'il permet de se rendre compte du type d'avion que la Belgique veut aujourd'hui pour son aviation militaire de chasse. Nous en donnerons quelques points.

L'aéronautique militaire belge, désireuse d'acquérir un type de monoplace de chasse répondant le mieux aux besoins actuels, dit en substance le programme officiel qui nous est parvenu, invita les constructeurs belges et étrangers à participer à la présentation d'appareils monoplaces de combat qu'elle organisa du 15 au 30 avril 1928, à l'Aérodrome d'Evere, près de Bruxelles.

Cette présentation ne constituait pas un concours, mais uniquement une exhibition militaire des appareils monoplaces de chasse susceptibles d'intéresser la défense nationale et l'aéronautique et de les guider dans leur choix. Les prescriptions du Ministère de la Défense Nationale constituèrent *les éléments de base pour un avion à construire*, car il va de soi que c'eût été un hasard extraordinaire qu'elles fussent satisfaites par des avions construits et se trouvant déjà en service effectif.

Cette constatation prouve que la Belgique désirait un type d'avion absolument spécial et nouveau, constituant donc un *progrès* sur les machines connues et déjà expérimentées. C'est la raison pour laquelle ce programme est intéressant à plus d'un titre. Notons en outre que les avions présentés devaient avoir été homologués préalablement par le Service Technique du pays d'origine, et que pour les constructeurs étrangers, l'appareil devait avoir été mis à l'essai dans l'aéronautique militaire de ce même pays.

L'avion mis au concours était un appareil monoplace monomoteur, 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; « on attachera la plus grande attention à réaliser une bonne maniabilité, ainsi qu'une excellente visibilité pour le pilote », précisait le programme officiel.

Un appareil laissant à désirer sous ce rapport était refusé, quelle que brillantes qu'aient pu être ses performances. Les constructeurs devaient réaliser une disposition judicieuse du parachute ainsi qu'une facilité toute spéciale d'exécution du saut en parachute. Le parachute devait être d'un type dorsal; les aménagements du fuselage devaient permettre d'utiliser tous les parachutes sans efforts ni gestes excessifs et avec une bonne sécurité de déploiement. L'installation à réaliser à ce propos devait être étudiée d'avance et soumise spécialement à l'approbation du Service Technique. Il est intéressant de noter à ce sujet l'obligation, pour l'appareil de chasse, de posséder un parachute: rappelons que c'est à la fin de la guerre que les premiers parachutes apparurent dans l'aviation de combat; les escadrilles de chasse allemandes les avaient en effet adoptés et de nombreux pilotes, dont le lieutenant Udet, l'as bien connu notamment, durent leur vie sauve grâce à ce dispositif protecteur.

Pour ce qui concerne le moteur, était seule admise la puissance maxima de 550 c. v.; cette puissance nominale est la puissance internationale définie dans le *Bulletin Officiel* de la C. I. N. A. En règle générale, le programme imposé devait être réalisé avec la puissance la plus faible possible; le Jury attachait une grande importance à ce point. L'hélice métallique était conseillée, mais non *imposée*.

L'armement, soit les deux mitrailleuses tirant à travers l'hélice, devaient être accessibles en cours de vol.

Notons encore ces indications du règlement: « L'avion devra être conçu pour pouvoir être réalisé rapidement en série; le Jury attribuera un coefficient important à une conception simple de réalisation pratique, utilisant largement les dimensions Standard anglaises ou françaises, dont le choix est laissé aux concurrents. On veillera spécialement à l'accessibilité des organes principaux, à l'interchangeabilité des pièces, à la facilité d'entretien ».

* * *

Les *performances imposées* étaient les suivantes:

Vitesse maximale en voisinage du sol: 265 kilomètres à l'heure.

Vitesse à 5000 mètres d'altitude: 250 kilomètres à l'heure.

Montée à 4000 mètres d'altitude: en 10 minutes.

Montée à 6000 mètres d'altitude: en 20 minutes.

Plafond pratique: 7500 mètres.

Au *décollage*, l'avion devait pouvoir franchir un obstacle de 20 mètres de hauteur au-dessus de l'aérodrome, sans parcourir plus de 600 mètres en projection horizontale, et atteindre l'altitude de 360 mètres au-dessus de l'aérodrome de départ *en moins* de 3 minutes. En outre, l'*atterrissage* devait pouvoir s'accomplir en roulant moins de 250 mètres. Ajoutons que ces performances étaient demandées avec les réservoirs remplis pour un rayon d'action de deux heures de vol au voisinage du sol; les essais statiques étaient basés sur la totalité de carburant et d'huile imposée.

Voici maintenant quelles étaient les charges imposées à l'appareil:

Un poids utile de 250 kilos, se subdivisant comme suit: le pilote, 90 kgs. environ, les instruments de bord, le parachute, l'extincteur, et l'inhalateur: 61 kilos; deux mitrailleuses Vickers tirant à travers l'hélice, avec dispositif de synchronisation et appareils de visée, les munitions, au total 1000 cartouches: 63 kilos; le démarreur de carlingue, le produit calorifuge pour réservoir d'huile: 17 kilos; le matériel de signalisation: 4 kilos 600 environ; les appareils de chauffage: 12 kilos environ. L'essence et l'huile devaient être suffisantes pour trois heures de vol.

Nous laissons de côté les considérations générales relatives au calcul de la cellule, et aux exigences de construction du fuselage et de l'avion lui-même, ces renseignements n'intéressant pas directement nos lecteurs.

Par contre, voici encore quelques prescriptions, relatives à certains aménagements des avions: l'appareil devra pouvoir être transporté par voie ferrée, et par suite, se fractionner en éléments faciles à assembler ou à démonter; ces éléments ne doivent en outre pas avoir plus de 6 mètres de longueur et leurs dimensions transversales être au gabarit des chemins de fer; les assemblages, dont le démontage en vue du transport par rail est prévu, doivent être marqués d'une couleur spéciale. Il faut aussi que la machine puisse être chargée éventuellement sur remorque-automobile, et possède les conditions voulues pour pouvoir être amarrée sur le sol en vue d'un stationnement en pleine campagne. Pour ce qui concerne les manoeuvres sur le terrain, par exemple, l'avion sera muni de poignées de prise à la partie inférieure du fuselage pour le soulèvement et l'amarrage en cas de transport.

L'aménagement du siège du pilote est le suivant: carlingue spacieuse, laissant libres tous les mouvements de l'aviateur, le baquet séparé des organes-moteurs par une cloison parafeu incombustible, siège réglable en hauteur et en profondeur, permettant l'emploi du sac de parachute réglementaire; les bords avants du siège et en règle générale les arêtes et saillies dangereuses en cas de choc ou de capotage seront rembourées verticalement et horizontalement.

Les prescriptions contre l'incendie sont fort complètes; nous en donnerons ici un résumé succinct: ventilation énergique des compartiments des ailes ou du fuselage contenant des réservoirs d'essence; les parties de l'avion qui seraient exposées à subir des infiltrations ou des projections d'essence ou d'huile, doivent être protégées par une couverture métallique. Les réservoirs doivent toujours pouvoir se larguer en vol. Enfin, l'avion doit être muni au moins d'un extincteur comportant, en principe, autant de pommes que de carburateurs. Les réservoirs de liquide extincteur en acier seront placés loin des compas pour ne pas en troubler le fonctionnement.

La liste des instruments de bord est des plus complètes, comprenant tous les appareils nécessaires au pilote pour l'avion lui-même et pour l'exécution des travaux militaires d'observation et de navigation.

* * *

Si nous avons donné ici un aperçu du programme établi par les Services compétents du Ministère Belge de la Défense Nationale, pour l'exhibition d'avions de chasse modernes, ce n'est pas seulement pour en extraire quelques considérations particulières, mais c'est aussi pour souligner l'importance que prend l'aviation de chasse dans toutes les armées, en Belgique, comme d'ailleurs dans d'autres pays. L'avion de chasse participera désormais, comme il le fit à la fin de la grande guerre, aux opérations terrestres. Comme le faisait remarquer l'auteur de la *Chronique Française de la Revue Militaire Suisse*, citée au début de cet article, « C'est curieux d'observer combien dans notre tempérament il entre toujours une part de timidité et de prudence à l'égard des nouveautés; *nous n'osons pas*; nous restons toujours le bourgeois timoré qui ne risque rien, obstinément attaché à ses traditions et à ses habitudes ».

Beaucoup, en Suisse, malgré l'exemple qui nous vient de partout, après avoir refusé de croire à l'utilité certaine des ailes au combat, doutent encore maintenant de leur efficacité et se complaisent dans d'anciennes doctrines. Fort heureusement, notre dernier règlement du Service en Campagne établit nettement les possibilités de l'aviation de guerre, et en expose les principes. Puissent les sceptiques à cet égard s'inspirer de ses conclusions!

Par ces chapitres du « Service en Campagne » nous sommes dès maintenant, comme les autres armées, dotés d'une première doctrine en matière d'aéronautique. Espérons donc que les éléments matériels et financiers d'une part, et le bon vouloir des Chambres Fédérales d'autre part, ne nous feront point défaut pour son application rationnelle.

En terminant, nous rappellerons un entrefilet paru dernièrement dans la presse quotidienne, dépêche d'agence datée de Rome le 23 mars 1928, dont voici le contenu; *Pour les Ailes Italiennes*: « Le prince Pietro di Scalea, Président de l'Aéro Club Royal d'Italie, a remis la somme de neuf millions de liras à S. E. Mussolini, Président du Conseil des Ministres. Cette somme représente le produit de la collecte nationale organisée en faveur des Ailes d'Italie. Il manque encore certaines sommes recueillies dans plusieurs provinces. Ces sommes serviront à construire des avions militaires ».

L'armée italienne et son aéronautique, — exemple pris sur tant d'autres — dont les progrès sont constants, en appellent au peuple par l'entremise de l'aéro club national pour alimenter ses réserves. Nous voyons là une démonstration précise de la popularité que prend toujours davantage, chez nos voisins, la navigation aérienne.

Ueber Heerespsychologie.

Von San.-Hauptm. *Kielholz*, Königsfelden.

Nach einem Vortrag, gehalten in der Brugger Offiziersgesellschaft
am 26. März 1928.

Der Weltkrieg, von dessen Folgen sich die ganze Menschheit in materieller Hinsicht bis heute noch nicht erholt hat und noch lange