

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 73 (1928)  
**Heft:** 7

**Artikel:** L'aviation militaire en Tchécoslovaquie  
**Autor:** Naef, Ernest  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-341135>

#### 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:** 15.01.2026

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

## L'aviation militaire en Tchécoslovaquie.

---

Dans son organisation militaire, la République tchécoslovaque a donné une place importante à la création de la cinquième arme. Tout d'abord tributaire de l'étranger, la Tchécoslovaquie n'a point reculé devant de lourds sacrifices pour façonner elle-même une arme de l'air, pour développer des industries aéronautiques nationales et pour se libérer enfin de la collaboration d'autres pays. Au début de 1928, les résultats obtenus sont certes concluants : tous les appareils, tous les moteurs sont de construction tchécoslovaque.

Après avoir donné dans de précédentes livraisons de la *Revue militaire suisse* quelques aperçus relatifs à l'aviation française et hollandaise, nous présenterons aujourd'hui l'extension de la cinquième arme en Tchécoslovaquie et exposerons succinctement, en publiant leurs photographies, les caractéristiques intéressantes de plusieurs types d'appareils militaires construits par les usines *Avia*.

Mais avant de poursuivre cet article, nous tenons à remercier tout particulièrement M. le capitaine-aviateur Malchovsky, chef d'une escadrille de bombardement de nuit à Prague, qui a eu l'amabilité de nous donner de nombreux renseignements sur l'aviation militaire tchécoslovaque et de nous envoyer de très intéressantes précisions à ce sujet. Nous adressons à M. le capitaine Malchovsky l'expression de notre vive reconnaissance.

En temps de paix, l'aviation militaire tchécoslovaque se compose de 25 escadrilles, se décomposant en 10 escadrilles de chasse, 12 escadrilles d'observation et 3 escadrilles de bombardement, dont une de nuit ; cette dernière est commandée actuellement par le capitaine Malchovsky, l'un des meilleurs pilotes de Tchécoslovaquie. Les escadrilles de chasse se composent de 15 appareils, celles d'observation de 15 appareils également et celles de bombardement de 12 avions.

Les machines utilisées par l'armée sont toutes construites actuellement dans le pays, soit par les usines militaires, soit par les fabriques civiles « Avia » et « Aéro ». Les appareils utilisés pour l'aviation de chasse sont des biplans Avia BH 21 et « S » 20, moteurs Hispano-Suiza 300 CV, biplans BH 33, moteur Walter-Jupiter 500 CV et monoplans Dewoitine, moteur Skoda L 450 CV. L'aviation de reconnaissance et d'observation dispose de quatre types d'avions : A 11 avec moteur Perun 260 CV, A 11 avec moteur Walter 260 CV, A 30 avec moteur Lorraine-Dietrich et S 16, moteur Lorraine également. L'aviation de bombardement de jour utilise des biplans S 6 et S 16, moteurs Maybach 260 CV et Lorraine, et celle de bombardement de nuit emploie des « Aero 24 » à deux moteurs Maybach de 260 CV, et des biplans Breguet, moteur Renault 300 CV. Comme ces quelques lignes le démontrent clairement, l'aviation militaire possède un matériel de premier ordre, aux avions puissants, aux conceptions modernes.

Les écoles militaires disposent d'une dizaine de types d'avions à double commande, parmi lesquels nous citerons les biplaces BH 11 et BH 29, « Aéro » 26, S 10 et 21, BH 22, etc. L'école d'aviation militaire à Prostejov concentre notamment les élèves-pilotes, les observateurs, les mécaniciens et les radiotélégraphistes, les mitrailleurs et les bombardiers. La durée des écoles est pour les observateurs de six mois et pour les pilotes-aviateurs d'une année.

L'organisation générale de la cinquième arme est la suivante : trois régiments d'aviation, dont les centres sont Prague, Olomouc et Nitra. Un aérodrome, avec escadrilles d'entraînement, à Prostejov, où sont tenus les cours et les différentes écoles.

L'aviation militaire a suivi depuis une dizaine d'années un développement remarquable ; en 1919, l'effectif des appareils était à peine de 35 avions autrichiens ; en 1920, il était de 150, dont 115 biplans de construction française : 50 Salmsons, 50 Spad et 15 Voisin ; en 1923, il s'élevait déjà à 230 machines, dont 100 avions entièrement construits en Tchécoslovaquie ; en décembre 1927 enfin, l'armée disposait de 700 avions de combat et d'entraînement, tous de construction nationale.

Les résultats acquis aujourd'hui par la Tchécoslovaquie sont excellents. Grâce à la confiance que portèrent le gouvernement et l'état-major à l'aviation militaire, la cinquième arme tchécoslovaque possède des avions de première qualité, non seulement capables de faire campagne, mais dont les possibilités et les performances sont au même niveau que celles des meilleures conceptions actuelles dans le domaine de la construction militaire.

\* \* \*

Le biplan de chasse Avia BH 33, moteur Jupiter, possède en effet des qualités surprenantes. Cette machine, d'une maniabilité extraordinaire, grâce à ses dimensions restreintes et à son faible poids, d'une grande sécurité de construction, d'un coefficient très élevé, est un appareil de combat des plus modernes.

Cet avion est un biplan monoplace à plans légèrement décallés, le haubannage de la voilure est formé par deux mâts en N et par haubans profilés. Pour augmenter la sécurité pratique de l'appareil, les ailes sont en contre-plaquée, ce qui augmente la résistance lors du perçement des balles de mitrailleuses ennemis. Le poste de pilotage offre à l'aviateur la plus grande commodité ; la vue du pilote est bonne et le champ visuel a été particulièrement étudié dans la direction du tir. L'avion est équipé de tous les instruments de bord ; le parachute est disposé sur le siège du pilote, siège réglable, comme coussin.

Deux détentes de mitrailleuses sont disposées au manche à balai permettant le tir indépendant avec une ou deux mitrailleuses. Pour faciliter au pilote de quitter l'avion en plein vol, en faisant usage de son parachute, deux poignées sont fixées au bord de fuite du plan supérieur ; un miroir rétroviseur est placé entre ces deux poignées et permet au pilote de distinguer à temps l'attaque d'un adversaire. L'extincteur d'incendie est automatique, mais peut être actionné par l'aviateur lui-même.

En résumé, cette machine possède tout le confort désirable ; une place spéciale, derrière le pilote, permet l'installation d'un appareil photographique et une boîte sanitaire est aussi placée dans l'arrière du fuselage. Le moteur, Jupiter, à neuf cylindres

## L'AVIATION DE CHASSE EN TCHÉCOSLOVAQUIE



Le biplan monoplace AVIA B H 33, 500 C. V.

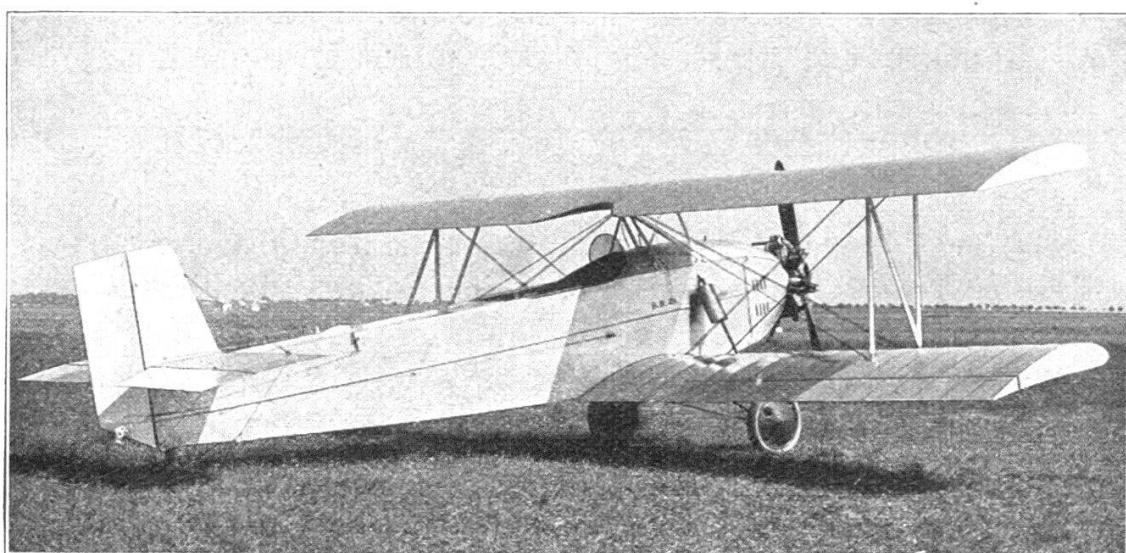
en étoile, est de 500 CV. Les mitrailleuses Vickers, ou d'un type analogue, ont une réserve de 800 cartouches. Les fusées de signalisation sont disposées dans le poste de pilotage, à un endroit approprié, et le pistolet est monté à la droite du pilote.

L'envergure du biplan Avia BH 33 est de 8,90 m., sa lon-

gueur de 7 m. et sa surface portante de 22 m<sup>2</sup>. L'avion emporte une charge utile de 420 kg. et son poids total est de 1250 kg. Ajoutons que cet appareil a remporté d'excellents résultats dans maintes compétitions internationales ; sa vitesse est de 280 km./h. ; il monte à 5000 mètres en neuf minutes.

\* \* \*

Le biplan Avia BH 29 est un biplan d'écolage et d'entraînement. Il est facile à piloter et supporte sans danger des mouvements de gouvernail très violents. Sa vitesse d'atterrissement est extraordinairement réduite, et la construction spéciale



Le biplan AVIA B H 29, appareil d'écolage à double commande.

de son train d'atterrissement lui permet de toucher le sol assez vivement sans crainte de casse ou de capotage. Sa stabilité propre en fait un avion d'école particulièrement apprécié, car la machine n'entre pas en vrille, en cas de perte de vitesse, ni en glissade latérale. Le débutant peut donc, grâce à ces qualités, voler sans danger, et de nombreuses expériences heureuses ont été effectuées à ce propos par l'armée tchécoslovaque.

C'est avec un avion de ce type que le capitaine Hamsik fit, au mois de mai, escale à Lausanne, lors de son vol en Europe et dans le bassin méditerranéen, et exécuta des vols de démonstrations à la Blécherette.

En double commande, le chef-pilote peut instantanément débrayer et embrayer les commandes dirigées par l'élève. L'instructeur peut donc corriger très rapidement les erreurs de pilotage. Les deux aviateurs ont aussi, comme coussin, d'après un dispositif semblable au biplan de chasse BH 33, deux parachutes sur leur siège.

On peut utiliser sur cet avion deux types de moteur ; soit le moteur Walter 7 cylindres de 85 CV, soit le moteur Walter 9 cylindres de 120 CV. L'envergure de la machine est de 10 m., et sa surface portante de 25 m<sup>2</sup>. Le poids total en vol est de 820-840 kg. Le coefficient d'essai statique est de 10. La vitesse au vol varie de 135-150 km./h., selon le type de moteur employé et la vitesse moyenne est de 120-130 km./h. Le décollage se fait en 120 mètres et l'atterrissage en 80 mètres. Le rayon d'action est de 400 km. environ.

\* \* \*

Le monoplan Avia BH 11, moteur Walter 60 CV à refroidissement à air, 5 cylindres, est également une machine d'école dont les caractéristiques se rapprochent de celles de l'avionnette. Ce monoplan est employé avec succès au centre d'instruction de Prostejov. C'est également un appareil maniable, par suite de sa finesse aérodynamique et de sa construction, et un avion de tourisme très économique. Nous croyons savoir d'ailleurs qu'un consortium suisse vient d'acheter la licence et le monopole de vente pour la Suisse de cette machine, qui sera sous peu fabriquée en Suisse romande et dont les premiers exemplaires devraient sortir d'atelier au mois de novembre prochain au plus tard.

Le monoplan BH 11 se prête facilement aux exercices acrobatiques, même avec passagers, et le capitaine-aviateur Malkovsky nous en donna un remarquable exemple lors de ses exercices de démonstrations à l'aérodrome de la Blécherette, au début de mai. Les essais officiels ont montré que les ailes subirent la rupture seulement à la charge de 5200 kg., ce qui porte le coefficient d'essai statique à 10.

Le type Avia BH 11 est un monoplan à ailes surbaissées ; ce système, du point de vue statique, est certainement avantageux.

L'ensemble de l'aile est revêtu de contre-plaqué depuis son bord d'attaque jusqu'au longeron arrière. Les réparations sont considérablement facilitées grâce à cette construction. Le démontage des ailes peut être effectué en quelques instants par deux mécaniciens simplement : il suffit de retirer 10 boulons !



Le monoplan AVIA B H 11, 60 C. V.  
Appareil d'entraînement et de perfectionnement.

Le poste de pilotage est à l'arrière, celui du passager en avant, derrière le moteur. La mise en marche de ce dernier se fait automatiquement par un démarreur Bosch. Il est fixé par quelques boulons seulement à la cloison pare-flammes et est ainsi facilement amovible dans son ensemble. L'avion emporte une provision de carburant pour 10 heures de vol.

Le poids total de la machine n'est que de 598 kg. en ordre de vol. Sa vitesse moyenne est de 140 km./h. ; il monte à 1000 m. en huit minutes et à 2000 en 20 minutes. Cet avion est sorti vainqueur en 1923 des concours de Bruxelles, en 1925 de la Coppa d'Italia, en 1926 d'Orly-Paris et détient toujours la coupe d'Italie. Détenteur des records mondiaux d'endurance avec 1740 km. comme monoplace et 1305 km. comme biplace. A l'heure où nous écrivons ces lignes la maison Avia prépare un vol transcontinental Prague-Tokio en BH 11.

Piloté par un officier-aviateur tchèque, ce raid sera une nouvelle performance à l'actif de ce monoplan.

\* \* \*

Les appareils Avia sont, à notre époque, d'excellentes machines. Le fait même que l'armée tchécoslovaque les a adoptés pour ses services démontre suffisamment leurs qualités. Il est très intéressant de comparer les remarquables résultats acquis par l'industrie aéronautique de Tchécoslovaquie, dans le domaine militaire, aux performances acquises par d'autres pays. On se rend compte, de ce fait, de l'organisation très étudiée de l'aviation tchèque, qu'une commission technique suisse vient d'ailleurs de visiter sur place, à Prague.

Lieut. ERNEST NAEF.

