

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 56 (1911)
Heft: 10

Artikel: L'aéroplane aux manœuvres du 1er corps d'armée
Autor: Lecoultré, G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-339279>

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: 13.05.2025

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

L'Aéroplane aux manœuvres du 1^{er} corps d'armée.

Nous enregistrons, cette année, le premier essai suisse d'exploration militaire au moyen de l'aéroplane.

S'il n'a pas donné pleine et entière satisfaction, cela tient à ce que, pour un début, le terrain d'exploration était des plus défavorables ou dangereux, et à ce qu'il n'y a eu à disposition qu'un seul pilote alors que trois au minimum auraient été nécessaires.

Néanmoins, l'essai permet d'affirmer que l'aéroplane est un merveilleux engin d'exploration et de transmission d'ordres. Nous ne devons donc pas rester en arrière des autres pays et négliger une arme qui peut rendre à la Suisse des services sérieux.

L'aéroplane commandé aux manœuvres, type Dufaux, biplan à 2 places, moteur Gnôme 50 HP, a prouvé une fois de plus ses qualités de vitesse et de solidité.

Le 4 septembre, à 7 h. 35, piloté par Failloubaz accompagné d'un officier observateur, il prenait l'air à Oron-la-Ville, décrivait trois spirales sur Chapelle, Promasens, Châtillens, pour prendre de la hauteur.

Pendant les huit minutes que dura le vol, l'observateur découvrit une brigade de cavalerie ennemie marchant de Châtillens direction Chapelle, Mossel. Cette brigade opérait sur les derrières de la 1^{re} division.

A l'atterrissage, le rapport fut transmis par automobile au commandant de la 1^{re} division, qu'il atteignit aux environs de Bouloz, à sept kilomètres d'Oron-la-Ville.

Le 5 septembre, les aviateurs avaient l'ordre d'explorer dans la direction de Lucens. Malheureusement des remous provoqués par le soleil levant et des forêts aspirèrent l'appareil qui dut finalement atterrir près de Porsel.

Le 6 septembre, la tâche était plus rude. Il s'agissait d'explorer dans la région de Romont-Lucens-Moudon, avec rapports dans celle d'Echallens. Dans ce pays coupé de forêts, de profondes vallées et de ravins, les remous sont aussi puissants qu'inattendus.

Parti à 6 h. 14 de Porsel, l'appareil passait la Broye, à belle hauteur, à 6 h. 30, et l'observateur constatait que les routes montant de la ligne Moudon-Lucens sur le plateau de Thierrens étaient libres d'ennemis. En ce moment, la 2^{me} division n'avait pas encore commencé sa marche en avant et se massait dans le secteur Moudon-Lucens.

Malheureusement, à la hauteur de Chapelle, l'appareil surpris par un remous à 400 mètres d'altitude, s'abattit à pic, se redressa à 100 mètres du sol environ, atterrit normalement, mais étant entré dans un champ labouré, où la vitesse restante le fit capoter, il en résulta quelques avaries.

Le rapport de l'observateur, quoique de valeur, ne put être porté à temps à la division, l'appareil étant tombé dans les avant-postes ennemis.

Bien que certains mécontents aient déclaré que ceux qui montaient l'appareil n'étaient pas capables d'un travail sérieux, et que l'on pouvait s'attendre à avoir un aéroplane détruit, il nous est permis pourtant de tirer des conclusions de cette intéressante expérience initiale :

1° La preuve est faite qu'entre 500 et 1000 mètres d'altitude, l'exploration par aéroplanes donnera d'excellents résultats, par temps favorable, même au-dessus d'un terrain difficile.

2° Ce service d'aviation doit être organisé comme partie intégrante de l'armée, à l'instar de ce qu'on fait en France.

3° L'aéroplane n'est pas seulement un engin d'exploration mais aussi un engin de transmission rapide des ordres là où le télégraphe et le téléphone n'existent pas.

Il faut par tous les moyens encourager l'aviation pour former des pilotes toujours plus hardis, osant affronter les pays difficiles et les grands vents. L'initiative privée fait en Suisse son possible, mais elle ne peut pas tout. Lorsque l'autorité militaire donnera son appui efficace à cette arme nouvelle, il est plus que certain que nous ferons en Suisse aussi de rapides progrès.

G. LECOULTRE,
Premier-lieutenant de cavalerie.

