

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 81 (1936)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Le jalonnement simple problème de liaison infanterie-aviation  
**Autor:** Schlegel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-341717>

### **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:** 25.04.2026

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

# Le jalonnement

## simple problème de liaison infanterie-aviation

---

Le fait de vouloir présenter aux lecteurs de la *Revue militaire suisse* quelques réflexions sur un simple procédé de liaison entre l'infanterie et l'aviation étonnera certainement à l'heure actuelle, où il n'est question que de doctrines aériennes, de stratégie de l'air et de théories douhétiennes. On suppose en général que ce problème est résolu depuis longtemps. Si nous choisissons à dessein un sujet en apparence aussi secondaire, c'est que nous avons le sentiment très net que nous ne sommes pas toujours au clair sur ce qu'on peut et doit — et même parfois qu'on ne doit pas — demander à l'aviation.

Chaque officier sait que de multiples tâches incombent à l'arme aérienne et que ces activités diverses sont en général classées dans les trois catégories bien connues : bombardement, chasse, observation. Nous ne nous occuperons que de la dernière.

Notre *Service en campagne* donne quelques précisions sur l'emploi de l'aviation d'observation ou de renseignements. Malheureusement, il ne fait qu'aborder d'une manière incomplète (§ 50, dernier alinéa) un des types de missions qui constitue sinon le rôle primordial, du moins une activité indispensable de l'observation aérienne : *la liaison avec les propres troupes*.

On attribue le plus souvent, exclusivement peut-on même dire, à l'observation le rôle de rechercher des renseignements sur les troupes ennemies. En d'autres termes, on charge cette aviation de la sûreté éloignée ou rappro-

chée, selon la distance à laquelle on a fixé sa zone d'opération. C'est là évidemment sa tâche essentielle.

Il convient pourtant de se demander si l'aviation de renseignements ne peut pas aussi rendre d'éminents services au commandement en lui fournissant des informations sur les troupes amies. Ce genre de missions est pour ainsi dire ignoré chez nous, et nous nous sommes souvent demandé si la raison en était le manque de besoin pour cette catégorie de renseignements ou l'ignorance des possibilités de l'avion pour ces investigations.

A l'aide de deux exemples concrets tirés de nos manœuvres et que nous avons vécus soit comme officier de liaison d'aviation auprès d'une brigade, soit comme instructeur dans une école d'observateurs, nous chercherons d'abord à démontrer que ce besoin existe dans notre armée, tout comme ailleurs, et qu'il ne peut être satisfait que par l'avion.

\* \* \*

Le 20 septembre 1932, la brigade d'infanterie 4, aux ordres du colonel Borel, venant de la région de La Chaux-de-Fonds, progresse en direction générale de Sonceboz, pour s'emparer ultérieurement du débouché du Jura vers Bienne. Un détachement de droite marche par la vallée de Saint-Imier. Le gros des forces avance, à gauche, par la montagne du Droit (voir carte au 1 : 100 000, feuille de Berne).

Dans le courant de l'après-midi, le groupement de gauche entre en contact, sur le Mont Crosin, avec les troupes ennemies, qui progressent également avec leur gros sur la montagne du Droit. Dans la soirée, le commandant de la Br. I. 4 se décide à porter son effort principal à droite, par la vallée. Ne laissant qu'un faible masque au Mont Crosin, il fait exécuter une rocade aux troupes qui s'y trouvent, afin de les amener sur l'axe d'effort constitué par la route de Saint-Imier à Sonceboz.

Pour couvrir son aile droite, le commandant détache

une compagnie de flanc-garde qui fera mouvement dans le vallon parallèle à la crête du Chasseral. Pour arriver à l'objectif qui lui est fixé : la Vignerole-Grande Métairie de Nidau, cette unité devra passer par les Métairies de Bienne et de Gléresse.

La liaison entre la compagnie de flanc-garde (III/18) et le R. J. 8 est assurée au début de la nuit par signaux optiques. Sauf erreur, cette liaison a pu être maintenue facilement jusqu'au moment où la compagnie, ayant atteint le Pt. 1283, pénétra dans le vallon. Mais dès lors toute liaison cesse ; cette troupe est complètement isolée et le commandement n'apprend plus rien sur son compte.

A l'aube, le commandant de la brigade éprouve quelque inquiétude sur le sort de sa flanc-garde. Il donne, en conséquence, l'ordre à son aviation de la rechercher, de la situer et de la suivre d'heure en heure dans sa progression.

Cet ordre est téléphoné au groupe d'aviation à 0555 ; l'escadrille chargée de l'exécution le reçoit à 0605. Très peu de temps après, à 0640 exactement, l'avion lance au P. C. de la Br. son premier message lesté, lequel fait savoir que la cp. III/18 se trouve au Pt. 1473, Métairie de Bienne, à 0620. Par le même procédé, le commandant apprend que la flanc-garde passe successivement la Métairie du Bois Raigüel à 0800 et Graben à 1100.

La mission a donc parfaitement réussi, puisqu'elle a permis au commandement de suivre d'une manière très précise la marche de cette unité isolée.

Nous devons pourtant relever ici le fait que la recherche devint de plus en plus difficile pour les avions au fur et à mesure de la progression. La cp., se comportant très judicieusement d'après la règle admise que « tout avion est un avion ennemi », se dissimulait toujours mieux aux vues aériennes ; elle ignorait que l'aviation avait pour mission de la découvrir. En effet, aucune entente préalable n'avait pu être établie au moment de son départ de Saint-Imier avec l'officier de liaison d'aviation détaché à la brigade. On peut dire que la liaison a été établie à l'insu

de la cp. et malgré elle. Ce procédé doit par conséquent être considéré comme insuffisant. Il est absolument indispensable que les deux partis intéressés, troupes terrestres et avions, parlent le même langage, c'est-à-dire réagissent d'après une règle commune. Nous parlerons des moyens à employer plus loin, après avoir cité le second exemple.

\* \* \*

Le 15 septembre 1935, la brigade d'infanterie de montagne 15 renforcée, comprenant la br. cav. 3, aux ordres du colonel Constam, stationne dans un dispositif très étalé (voir carte au 1 : 100 000, feuilles de Zurich et Lucerne). Les régiments stationnent de la manière suivante :

le R. J. 30 à Schwyz ;

le R. J. 29 dans la région Rotenthurm-Sattel-Steinen-Goldau ;

le R. J. 37 dans la région Lachen-Siebnen (haut lac de Zurich) ;

le R. art. camp. 9 à Arth ;

la Br. cav. 3 à Rapperswil-Ruti-Eschenbach-Pfäffikon (lac de Zurich).

Le P. C. de brigade est à Schwyz ; il est relié aux R. J. et à la Br. cav. par T. S. F.

La Br. J. mont. 15 passe à l'offensive dans la nuit du 15 au 16, avec mission d'empêcher la 5<sup>e</sup> div. ennemie, qui avance entre la Reuss et le lac de Zurich, en direction générale du lac d'Aegeri et Schwyz, de franchir la Lorze.

Le cdt. Br. 15 donne l'ordre à son aviation, le 16. IX, 0600, de situer les éléments les plus avancés de la br. ; il précise que ceux-ci devaient franchir à 0600 la ligne Richterswil-Schönenberg-Schurtannen-Zugerberg-Pt. 1043.

Ce deuxième exemple nous révèle le souci du cdt de br. d'être renseigné sur la progression de ses troupes et la très grande importance qu'il attache à la connaissance de ses

éléments de première ligne. Le journal de combat de l'escadrille qui lui était attribuée montre que sur huit missions demandées dans la journée du 16, quatre étaient des missions de jalonnement des troupes amies. En ce qui concerne l'exécution des missions et leur rendement, il y a lieu de remarquer que les observateurs ont fait tout leur possible pour déceler les troupes qui se dissimulaient dans le terrain. Mais il est évident qu'ils n'ont pu rapporter que des renseignements fragmentaires, puisque les troupes, ignorant de quoi il s'agissait, ne faisaient rien pour leur faciliter le travail.

Si ces deux exemples nous prouvent que les commandants ont fait un emploi rationnel de leur aviation, ils nous enseignent également qu'il ne faut s'attendre à des renseignements complets et précis que s'il existe une méthode de recherche connue et appliquée par tous les intéressés. Il est absolument nécessaire que les troupes signalent leurs emplacements à l'avion chargé de les reconnaître.

\* \* \*

Nous devons examiner maintenant les différents moyens qui permettent d'établir la liaison que nous cherchons.

*De l'avion à la terre*, on peut utiliser soit la T. S. F., le message lesté ou les fusées.

La T. S. F. est le moyen le plus rapide ; il permet d'atteindre simultanément différents correspondants intéressés au même renseignement (par exemple : C. A., div., groupement d'artillerie). Mais s'il est le plus rapide, ce procédé n'est pas forcément le plus sûr. En outre, il ne permet pas à l'observateur d'atteindre les R. J., Bat. et Cp., donc les troupes de première ligne. La T. S. F. n'est pas à recommander, par conséquent, pour les missions de jalonnement.

Le message lesté est le moyen le plus simple et le plus sûr. Grâce à lui, l'observateur peut communiquer avec tous les échelons intéressés, à la condition que ceux-ci se fassent connaître. Il permet aussi de transmettre des

croquis explicatifs, des fragments de cartes ou des calques. D'ailleurs, le message lesté doit toujours être employé en fin de mission, comme complément normal de la T. S. F. ; l'observateur est tenu de confirmer par écrit avant de rentrer à sa base les télégrammes qu'il a expédiés durant le vol. C'est aussi le seul moyen qui puisse remédier aux défaillances de la radio, toujours possibles, et de correspondre pendant les déplacements des stations terrestres.

Les fusées permettent de transmettre quelques signaux simples. Elles constituent un moyen limité, mais très utile. Tous les avions d'observation et même les monoplaces de chasse sont aujourd'hui équipés avec des dispositifs lance-fusées.

*De la terre à l'avion*, la liaison est obtenue par T. S. F. ou par panneaux. Seuls les états-majors supérieurs sont dotés de postes émetteurs ; ils peuvent correspondre avec l'avion, tandis qu'avec les panneaux tous les échelons sont en mesure de se faire comprendre par l'observateur.

Nous devons distinguer trois types de panneaux différents : les panneaux de jalonnement, d'identification, de signalisation ou de correspondance.

Les panneaux de jalonnement sont formés par de simples bandes de toile cirée de  $0,40 \times 0,60$  m. environ. Ils devraient être emportés par tous les groupes de combat pour marquer les emplacements des éléments de première ligne.

Les panneaux d'identification devraient se trouver à tous les échelons de commandement. L'avion d'observation aurait ainsi la possibilité de situer les P. C. et de préciser en même temps s'il s'agit d'un bataillon, d'un régiment cycliste, d'un groupe de cavalerie, etc., etc. Ces signaux sont en général constitués par des surfaces de toile découpées en figures géométriques simples : triangles, cercles, carrés, losanges, etc.

Les panneaux de correspondance permettent de former soit des lettres, soit des chiffres stylisés. Il est facile d'imaginer un code simple à l'usage des postes de commandement qui permettrait de faire connaître leurs besoins.

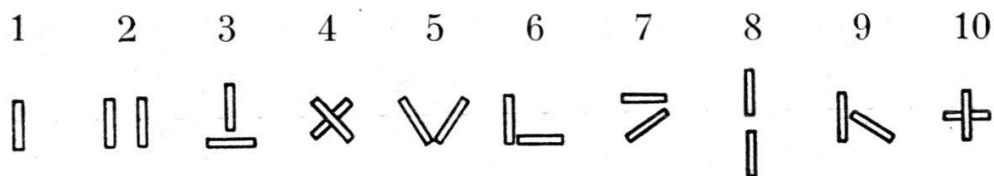
Voici un exemple de code :

*Panneaux-  
chiffres*

*signifiant :*

- 1 Artillerie lourde amie tire sur nous.
  - 2 Je ne peux plus progresser.
  - 3 Allongez le tir, voulons progresser.
  - 22 Je demande ravitaillement en munitions.
  - 23 Je demande ravitaillement en vivres.
  - 24 Objectif atteint.
  - 51 Où sont les éléments de première ligne ?
  - 52 Où sont les éléments de l'unité à ma droite ?
  - 53 Où sont les éléments de l'unité à ma gauche ?
- Etc., etc.

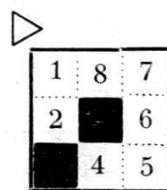
Exemple de chiffres formés par panneaux :



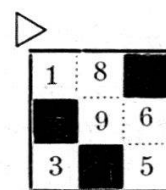
On peut aussi utiliser le système de marquage employé dans nos stands pour les cibles décimales et les cibles à 100 points :



= 468



= 39



= 247

Les nombres ou chiffres étant toujours placés sous le panneau d'identification, dirigé lui-même dans direction approximative de l'ennemi, il ne peut pas y avoir de confusion ou de fausse interprétation.

*Comment faut-il envisager le jalonnement ?*

L'exécution d'une mission de jalonnement peut être envisagée de quatre manières différentes, soit :

- a) sur des points fixés d'avance ;
- b) à une heure ou des heures prévues ;
- c) à la demande de l'avion ;
- d) à l'initiative des cdts de cp. ou de bat. de première ligne, lorsqu'ils jugent nécessaire de faire connaître leur emplacement au commandement ou à l'artillerie.

La variante c), à la demande de l'avion, est celle qui nous semble la plus indiquée dans la plupart des cas, car elle réduit au minimum la durée d'exposition des panneaux. Pour obtenir un jalonnement, on procède de la manière suivante : l'avion alerte les troupes de première ligne en tirant une fusée signifiant « jalonnez » (fusée blanche à trois étoiles, par exemple). S'il doit en même temps connaître l'emplacement des P. C., il donnera le signal « P. C. où êtes-vous ? » avec une fusée verte à un feu.

Les troupes étalent leurs panneaux, après quoi l'avion accuse réception en donnant le signal « compris » avec une fusée blanche à une étoile. A ce signal, les panneaux sont retirés immédiatement.

Le jalonnement par avion ne doit être employé qu'à bon escient, lorsqu'il devient vraiment indispensable. Pour cette raison, il ne doit pas être laissé à la libre initiative de l'observateur, mais ordonné directement par le commandement. Il faut aussi que la troupe sache que l'avion ne fait que transmettre un ordre qu'elle a l'obligation d'exécuter, à moins que sa situation momentanée risque d'être compromise ou rendue plus dangereuse par la demande de l'avion.

*Conclusions.*

En terminant cette courte étude, dans laquelle nous avons cherché à montrer à nos camarades de l'infanterie

qu'il existe un problème de liaison infanterie-aviation et la façon de le résoudre, nous voudrions encore insister sur l'importance que présente pour le chef un jalonnement bien effectué. La dernière guerre abonde en exemples montrant que la connaissance de la situation des propres troupes est souvent aussi incertaine que celle des troupes ennemies. Or, l'évolution de la tactique indique que le chef se trouve aujourd'hui plus que par le passé dans l'obligation de se renseigner sur sa propre situation.

La guerre enseigne aussi que la collaboration des armes, nécessité capitale, est toujours difficile à réaliser. Notre terrain, pourtant favorable à bien des égards, rend plus ardue qu'ailleurs la liaison entre les armes. Tous les moyens qui tendent à sa réalisation doivent, par conséquent, être utilisés. Le jalonnement est un des plus efficaces, car tout en renseignant le commandement sur ses troupes, il collabore à l'établissement de la liaison entre l'infanterie et l'artillerie, problème qui reste délicat. Sachant où se trouvent ses éléments les plus avancés, le chef peut faire agir son artillerie au moment et à l'endroit voulus.

Enfin, l'aviation étant une arme onéreuse et d'un manie-  
ment délicat, il faut mettre tout en œuvre pour lui assurer un rendement maximum dans chacune de ses spécialités.

Capitaine SCHLEGEL,  
*instructeur d'aviation.*

---