Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 17 (1941-1942)

Heft: 10

Artikel: Les forces aériennes au combat

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-709783

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: 09.12.2025

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

l'avertissement que le colonel divisionnaire Dupasquier adresse à ses lecteurs: «Cet opuscule n'est pas un aide-mémoire. Il cherche simplement à faire connaître à grands traits les principes sur lesquels est organisée notre armée et à les rattacher à quelques idées fondamentales.

Il ne fournit pas les précisions de détail que l'on trouve, par exemple, dans cette petite encyclopédie qu'est la «Heereskunde der Schweiz» du colonel Karl Brunner ou dans le «Taschenkalender für schweizerische Wehrmänner». Il prend à l'égard des classifications légales de grandes libertés; souvent il se borne à indiquer une règle générale et néglige des exceptions peu importantes. Mais il présente une vision d'ensemble et s'efforce de donner une description vivante qui ne rebute pas le lecteur.

Les spécialistes n'y trouveront donc pas une mine de renseignements, mais les profanes en recevront une initiation qui, nous l'espérons, contribuera à resserrer les liens entre le peuple et l'armée.»

En résumé, excellente lecture non seulement pour le profane, mais encore pour le soldat qui n'aura jamais une vision d'ensemble trop complète des moyens dont la Suisse dispose pour défendre son sol.

Les forces aériennes au combat

Il ne manquera pas d'intérêt d'étudier, lors de l'après-guerre, les annales du conflit aérien actuel, l'historique du développement des forces aériennes modernes, dont l'essentiel des diverses phases techniques et tactiques nous échappe assurément. Les renseignements sûrs sont aujourd'hui peu nombreux et fragmentaires. De multiples aspects de l'immense effort aéronautique restent dans l'ombre. Grâce à certains recoupements et à quelques informations dignes d'intérêt, il est néanmoins possible de fixer quelques données qui suffisent, à elles seules, à analyser l'étendue des travaux réalisés, des recherches en cours et des résultats pratiques obtenus. Cette étude de l'emploi des ailes est ainsi révélatrice et instructive.

Elle permet de mentionner, en particulier, que les progrès de l'aviation aux armées sont tout aussi surprenants à cette époque-ci (de 1939 à 1941), qu'ils le furent de 1914 à 1918. Mais il y a vingt-cinq ans, la conquête de l'air bénéficiait encore, dans l'opinion publique de ce que nous pourrions appeler l'attrait de la nouveauté. A l'heure présente, la navigation aérienne est un moyen de locomotion qui n'excite plus guère la curiosité. C'est pourquoi ses progrès actuels ne frappent pas aussi fortement l'imagination qu'il y a un quart de siècle.

Il est normal d'entendre dire que l'avion s'affirme chaque jour comme l'engin capital du combat offensif et défensif entre les grandes puissances. Mais on ne songe peut-être pas à tout ce que signifie cette remarque. Au combat, l'avion attaque les lignes ennemies, et à l'arrière, les ouvrages, les usines et fabriques, les voies de communications routières, ferroviaires, fluviales, les ports, les navires marchands, les bâtiments de ligne, les dépôts, il assure la dispersion des forces combattantes sur terre et sur mer, il accélère les mouvements opératifs, les transmissions d'ordres, lorsque la radio ne peut agir, en bref l'avion est devenu l'arme de l'arsenal moderne, avant, pendant et après la bataille. De telles aptitudes supposent une organisation surprenante, une instruction considérable du personnel spécialisé, des réalisations remarquables de la science et de la technique.

On sait la force de feu que possèdent les grosses unités navales actuelles et leurs moyens de défense aérienne active. En dépit de ces capacités de réaction, l'avion est à même de conduire en mer de durs combats, de porter des coups sensibles aux forteresses flottantes. Il transforme la tactique terrestre et maritime. Il devient même «transporteur», et libère de la menace des sous-marins des effectifs importants d'hommes, de matériel, des réserves d'armement et d'équipement. Autant de progrès réalisés dès 1939, qui nous paraissent «normaux», mais dont le succès marque une période dans l'histoire militaire.

Expériences en pleine guerre.

Alors que les phases de la guerre se poursuivent, les techniciens eux-mêmes se livrent également des assauts pour assurer à leurs forces aériennes un rendement toujours supérieur. Ces recherches constantes exigent naturellement des expériences pratiques sur le «banc d'essai» que constitue la bataille diurne et nocturne. L'une des dernières créations aéronautiques est représentée par les bombardiers stratosphériques. On se souvient qu'à la suite des magnifiques ascensions en ballon libre de notre compatriote, le Professeur A. Piccard, dans la stratosphère, les constructeurs européens avaient aussi recherché l'appareil susceptible d'évoluer utilement — et non pas dans un seul but de performance sportive — aux hautes altitudes. Des records furent alors enregistrés. Mais en pratique, l'avion idéal n'était pas sorti de fabrique. Il a fallu la guerre, ses nécessités et ses exigences pour pousser les recherches pratiques. Les bombardiers stratosphériques sont des machines susceptibles d'évoluer au bas mot à 10,000 mètres, en emportant des moyens de défense suffisants (armes de bord) et des explosifs en nombre voulu.

L'utilité des vols aux hautes altitudes réside dans le fait que les bombardiers risquent de se soustraire plus aisément aux attaques de l'aviation de chasse ennemie et aux tirs de la défense antiaérienne terrestre. Cet avantage ne sera peut-être que momentané, car dès maintenant les constructeurs d'avions de chasse mettent en chantier des appareils de combat capables de rechercher l'adversaire dans la stratosphère. Le vol d'escadres de bombardement à 10,000 mètres et plus peut faciliter l'effet de surprise chez l'assailli, grâce aux raids en profondeur sur les arrières adverses. Jusqu'ici, l'altitude d'opération la meilleure pour les bombardiers était de 6000 mètres environ. Il se pourrait que l'on assiste sous peu à une transformation dans le cadre de ces conceptions, et de la théorie qui affirmait, sur la base des expériences acquises, que plus un avion est appelé à s'élever, plus il est obligé de réduire sa charge utile. Cette théorie était valable avec les moteurs utilisés jusqu'ici. Il se peut que des constructions nouvelles permettent d'arriver à vaincre de plus en plus les simples lois de la pesanteur. Pour se convaincre de cette possibilité, il n'est que de se souvenir que le record d'altitude aérien a connu, en un nombre d'années relativement très restreint, des améliorations imprévisibles. Et c'était alors le temps de paix. La guerre ordonne d'aller plus vite encore.

Il est intéressant de signaler cette simple face de la guerre aérienne. La recherche quotidienne, non seulement en laboratoire, en fabrique et sur les terrains d'expériences, de machines nouvelles, exigées par le commandement, mais encore l'étude méthodique de ces créations dans les zones de combat. Le renouvellement du matériel impose un travail considérable, tant technique que pratique. De multiples spécialistes ne sont attachés qu'à cette lourde mission. Alors que des milliers d'aviateurs combattent, d'autres milliers s'entraînent, se préparent à combler les vides, à grossir les rangs des escadrilles engagées au feu, des centaines d'autres enfin mettent à l'épreuve les résultats des calculs d'ingénieurs, les prototypes sortis d'usines. Organisation dont on ne peut se faire qu'une idée insuffisante, mais susceptible cependant de mettre l'accent sur l'effort industriel que réclament les forces aériennes modernes.

Et c'est pourquoi nous disions plus haut que les progrès accomplis par la conquête de l'air de 1939 à 1941 ne le cèdent en rien — bien au contraire — à ceux que nous avons connus de 1914 à 1918. Ils sont même infiniment plus vastes et plus complets.