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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 17 (1941-1942)

Heft: 26

Artikel: Une arme nouvelle : l'infanterie de l'air au feu

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-712118

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

Chronique militaire.

Une arme nouvelle: L'Infanterie de l'air au feu

De 1914 à 1918, la guerre européenne nous avait livré des inventions nouvelles, imprévues, au nombre desquelles l'aviation, les chars et les gaz de combat firent sensation. La première de ces armes, l'aéronautique, n'était cependant qu'à ses débuts. Même aux derniers mois de 1918, elle ne parvint pas à mettre entièrement en valeur les découvertes techniques de l'époque. Mais ce fut en 1918, néanmoins, que fut monté un plan d'état-major, — initiative d'origine américaine —, qui consistait à établir une fusion étroite, une collaboration directe sur le champ de bataille, entre l'infanterie d'une part, et l'aviation d'autre part. En raison de ses moyens de feu développés, de l'amélioration de la tactique aussi, l'infanterie s'était imposée nettement comme arme offensive active. Aux appuis que lui assurait l'artillerie, il lui avait été accordé également l'aide de la force aérienne. Non seulement sous la forme de l'observation, de la reconnaissance, d'une valeur incontestable, mais encore sous celle de l'action directe dans les secteurs de combat. C'est ainsi qu'entrèrent en jeu les **avions d'infanterie**, les fameux **Fokker**, puis le **Zeppelin** (à ne pas confondre avec les dirigeables du même nom) dans les troupes allemandes, et les célèbres **Breguet** — dont une escadrille atterrit à l'aérodrome de la Blécherette en avril 1919 — dans l'armée française.

La mission de ces appareils était de participer directement aux opérations terrestres, à très basse altitude, et d'agir en force dans tel ou tel compartiment de terrain, par la bombe de petit calibre et par la mitrailleuse.

Ce fut là la première manifestation pratique de cette «idée d'encerclement vertical» dont faisaient état les chroniqueurs militaires, il y a plus de vingt ans déjà. Il s'agissait alors de chercher à briser les fronts de la guerre de position. Au même titre que la marine de guerre avait donné naissance aux «fusiliers marins», que la guerre en montagne avait suscité la constitution de «chasseurs alpins», l'aviation devait provoquer aussi la création de détachements «d'infanterie de l'air». A première vue, l'idée parut excellente, mais d'une réalisation pratique fort ardue. En effet, la technique du parachute n'était-elle aussi qu'à ses débuts. Les aviateurs en combat ne disposaient pas tous de cette «bouée de sauvetage». Le coefficient de sécurité et d'ouverture du parachute de 1918 était imprécis. Le fait est si vrai qu'en 1930 encore le parachute constituait une «attraction» dans les fêtes aériennes. Enfin, on ne disposait pas encore d'avions gros porteurs assez puissants pour assurer le transport aérien de détachements de troupes munis des armes et des munitions obligatoires. Le plan hâtivement conçu resta, en octobre 1918, à l'état de projet.

Les parachutistes militaires.

De 1920 à 1930, les gros efforts de la technique aéronautique ayant permis de sortir de fabriques des multimoteurs de haute qualité, qui firent quotidiennement leurs preuves, jour et nuit, sur toutes les lignes aériennes du continent, et la construction du parachute ayant elle aussi accompli des progrès marqués, l'idée de la constitution organique de «fusiliers de l'air» fut reprise, étudiée et réalisée. L'année 1930 marque à ce propos une date importante. L'Allemagne travailla le problème très à fond, poussant l'étude tactique du sujet à son maximum. De leur côté, la Russie, l'Italie, la France, l'Angleterre, ne restèrent point inactives. Par la suite, la Turquie, les Etats-Unis et même la Hongrie constituèrent aussi des formations de parachutistes de combat.

Il sied de reconnaître que si l'idée première de 1918 fut américaine, la réalisation méthodique et tactique, dès 1930, fut allemande. Bien que l'infanterie de l'air moderne soit encore en pleine évolution, que sa doctrine d'emploi ne soit pas établie de façon définitive — la science militaire n'est-elle d'ailleurs pas faite de transformations successives? —, il est possible aujourd'hui de se faire une opinion assez exacte de son organisation, de son instruction et de ses missions tactiques.

Par «infanterie de l'air», il convient de comprendre deux corps de troupes distincts: d'une part les soldats-parachutistes, d'autre part les soldats transportés par avions, et déposés, par atterrissage, sur tel ou tel secteur.

Ces deux corps de troupes ont chacun un emploi qui leur est propre.

Premières expériences.

Il ne faut pas supposer, cependant, que cette infanterie de l'air soit apparue subitement, en automne 1939, dans les secteurs de combat, sans que certains faits pratiques n'aient pas été relevés auparavant. Il est vrai que la création de cette troupe nouvelle fut entourée d'une discrétion compréhensible. Mais on se souvient assurément qu'en août et septembre 1936, le Général Franco fit transporter du Maroc en Espagne, en plus de 35 canons de campagne, par des appareils **Junkers**, près de 15 000 hommes, 134 tonnes de munitions, et plus de 100 mitrailleuses. En avril 1939, l'aviation italienne joua un rôle capital dans le transport de troupes d'Italie en Albanie. Une division de bombardiers transporta alors sur un trajet de plus de 300 km plus de 1000 hommes avec 157 tonnes de matériel. On cite même le cas d'une manœuvre américaine, remontant à 1937, au cours de laquelle une batterie de campagne complète fut transportée par air d'une extrémité à l'autre du Canal de Panama. De tels exemples se retrouvent avant-guerre en France aussi, et dans plusieurs pays du continent. La Russie fit en son temps de grosses campagnes populaires en faveur des parachutistes dits de l'étoile rouge, dont le but était d'obtenir l'enrôlement de forts effectifs.

Néanmoins, l'opinion publique, en dépit de certaines informations parues à l'époque, ignorait généralement en été 1939 qu'une véritable arme nouvelle avait été conçue, instruite, organisée et minutieusement préparée à ses tâches difficiles et audacieuses.

L'épreuve du feu.

Notre propos n'est point de dresser ici l'historique de l'utilisation de l'infanterie de l'air, dès septembre 1939, de ses hauts faits successifs. Mentionnons simplement que les avions suivants furent spécialement destinés tant aux troupes parachutées qu'aux troupes dites d'atterrissage.

Ce fut en France le bombardier **Farman 221** qui fut destiné à l'embryon de fantassins de l'espace qui avaient été formés. Le **Potez 650** devait aussi être destiné à ce corps nouveau, bien que moins puissant et moins souple.

En Allemagne, divers types furent retenus: les **Junkers** 52 et 90, **Focke-Wulff** et **Blohm-Voss 142** notamment. Ces avions sont tous — à part le premier — des quadrimoteurs, pouvant embarquer 40 soldats entièrement équipés et armés.

En Italie, on note la série normale des avions de bombardement, et en plus le fameux **Marsupialo**, appareil extrêmement puissant, robuste, gros porteur, pouvant enlever un tonnage considérable.

L'Angleterre, enfin, possède pour les transports de troupes le **Bristol-Bombay** et le **Vickers-Valentina**, équipés spécialement pour de telles missions.

(A suivre.)