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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 17 (1941-1942)

Heft: 28

Artikel: Le camp de ski des jeunes à Montana

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-712239

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

LE SOLDAT ROMAND

Le camp de ski des jeunes à Montana

Du 5 au 12 janvier 1942, 508 écoliers de 15 ans, venant de tous les milieux et des quatre coins de la Suisse, ont été réunis au camp de ski de la jeunesse à Montana. Bien avant leur arrivée, les soldats du D.H.M. de la Br.Mont. . ., secondés par les efforts dévoués de la population montagnarde, préparèrent les cantonnements, cuisines, réfectoires et bureaux; les rues et les maisons furent pavoisées.

Seule, la neige manquait un peu, mais elle se mit à tomber au dernier moment, fine, légère, très froide.

Lorsque tous les détachements cantonaux, drapeau en tête, eurent défilé fièrement devant le Général, lorsque le dernier discours fut prononcé, le travail débuta dans un enthousiasme débordant.

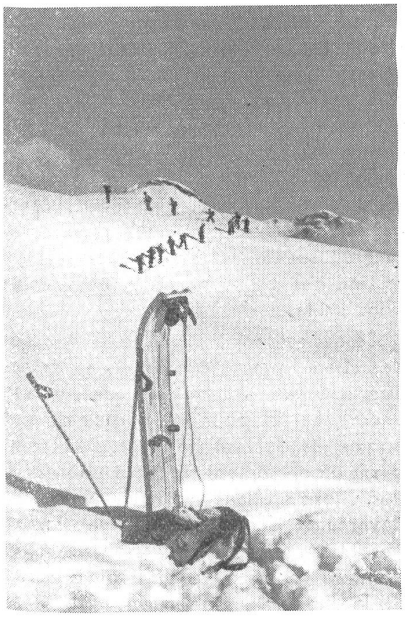
Environ 45 jeunes instructeurs suisses de ski (la plupart des soldats alpins de la Br.) fonctionnaient officiellement comme chefs de classe.

On avait subdivisé les cantons, d'après leurs effectifs et leur langue, en 4 grands groupes régionaux d'environ 120 à 150 enfants. Chaque groupe formait une dizaine de classes, où les élèves étaient répartis selon leur force:

a) les classes d'avancés (les blancs: christiania des 2 côtés);

b) les classes de moyens (les verts: stemm et un virage);

c) les classes de débutants (les bleus!).



Montée à la cabane des Violettes. Une classe des Tessinois.

Cet examen «individuel d'entrée» fut vite terminé au sein de chaque groupe.

Grâce à ce premier contact, l'appréhension de certains instructeurs de ski, ne sachant que peu de mots allemands, fut vite effacée.

Car le ski s'apprend bien plus par l'exemple que par de belles paroles!

Dès le lendemain, un programme précis, simple, bien équilibré, selon les théories actuelles, fut appliqué avec beaucoup de succès.

Eviter à tout prix les accidents, ménager les forces, était le principe de base (il y eut moins de 2 % d'accidents, et tous furent soignés au plus vite grâce à l'équipement et à l'organisation ordonnés à **chaque** chef de cl.).

De 0900 à 1200, et de 1400 à 1600, les classes travaillaient sur les divers terrains d'exercice, puis les commissaires cantonaux reprenaient les élèves pour les repas, le repos et les jeux de délassement.

La bonne humeur règna jusqu'au bout; le soleil se mit de la partie et favorisa deux belles excursions dans les environs (avec bivouac de midi). Quelques groupes poussèrent même jusqu'au Mont-La Chaux et à la Cabane des Violettes.

Pour terminer, il y eut un très beau culte pour **tous**, jeunes et soldats, à la chapelle de Montana, le dimanche matin.

L'après-midi, deux parcours de slalom permirent à un nombreux public de se rendre compte des progrès remarquables nièrement avec beaucoup de succès son et de la jolie technique acquise par la plupart des élèves.

Pour nous, soldats, qui avons eu la grande faveur de pouvoir travailler avec les jeunes, ces jours resteront inoubliables.

Un sof., guide valaisan, ayant réussi der-brevet J.S.S. déclara qu'il s'annonçait dès à présent comme **volontaire** pour le camp de ski 1943. Il avait instruit une classe de jeunes d'Unterwald et Zoug; il ne savait qu'une dizaine de mots d'allemand, mais il avait très bien réussi.

Les officiers, participant à ce camp de jeunesse, ont pu faire une autre constatation réjouissante: le dévouement, le sens profond du devoir et de la responsabilité dont **tous** les soldats alpins firent preuve à chaque instant avec ces «gosses» souvent imprudents, parfois peu disciplinés. Ils eurent vite acquis une saine autorité, basée justement sur leur savoir théorique et pratique!

(C'est justement ce qui manque si souvent à nos jeunes sofs. à l'E. R. car leur supériorité n'est que trop superficielle ou insuffisante, l'E.S.O. de 3 semaines étant trop courte!)

Il était aussi facile de remarquer la grande différence de préparation, au point de vue gymnastique, parmi les élèves des différents cantons.

— Parmi les nombreux projets concernant la préparation de notre jeunesse pour servir mieux notre Pays et l'Armée, cette idée du camp de ski a pu se réaliser pour la deuxième fois. Le succès en est réel.

En 1941, il y eut 500 élèves à Pontresina.

Cette année, 1000 jeunes ont été favorisés, parmi plus de 3000 demandes.

L'association suisse des clubs de ski est l'organisatrice du mouvement, elle le reprendra en 1943 sur des bases plus vastes encore.

*

Cette année, l'armée a contribué largement à la réalisation de cette œuvre nationale.

Il n'est donc pas vain d'espérer qu'elle en récoltera bientôt les premiers fruits.

Cap. Gallusser, of.instr.inf.

Les chars blindés au combat

Capitaine Ernest Naef.

Les chars blindés au combat.

Les événements militaires européens de l'époque 1914—1919 nous avaient déjà avertis de l'importance que pourrait affirmer le moteur sur terre et dans les airs. Cette importance concerne aussi bien, au combat, l'appui de feu et l'engagement tactique, que la grosse question des transports. Les exemples que la première guerre européenne nous a donnés démontrent que ce fut à cette époque déjà que furent posées les bases de l'utilisation du moteur, en sa qualité d'arme de combat, sur le champ de bataille.

Les premiers «chars», soit les tanks, armés de mitrailleuses et de canons légers, firent leur apparition sur le front franco-allemand, il y a 25 ans. Tels les éléphants des armées carthaginoises, ces tanks avaient pour mission de rompre par des coups de bélier le système défensif adverse, et de frayer le passage à l'infanterie. La doctrine d'emploi n'était d'ailleurs guère fixée, car la constitution de cette nouvelle troupe posa d'emblée de nombreux problèmes. Les pannes de moteur, les ruptures de bandages étaient fréquentes, et chaque intervention des tanks dans la ligne de feu constituait une expérience nouvelle, qui suscitait des transformations, assurait des améliorations techniques et posait les premiers éléments de la future doctrine d'emploi des chars d'assaut.

Dès 1930, la technique moderne s'attacha à la construction de divers types de nouveaux chars blindés, légers, moyens et lourds. Les premiers avaient essentiellement pour tâches l'exploration. Dans l'idée de leurs constructeurs, ils devaient remplacer les patrouilles de cavalerie dans la recherche du contact avec l'ennemi, en disposant sur les cavaliers de certains avantages: un armement plus puissant, une protection cuirassée efficace, une facilité plus grande de se jouer de nombreux obstacles. Les chars moyens, en plus de leurs possibilités d'explorer aussi le terrain, d'accomplir des coups de main avec l'appui de canons et d'armes automatiques, devaient participer à l'action de l'infanterie, en épaulant cette dernière, en lui ouvrant des voies de pénétration. Enfin, les engins lourds étaient prévus comme chars de rupture, dans les engagements décisifs. En moins de dix ans, ces trois types d'armes nouvelles ont subi des améliorations techniques constantes, au cours d'expériences et de manœuvres. Cette évolution de la technique donna naissance à la création également de la «tactique des chars». Au même titre que l'aviation de guerre devait devenir en quelque sorte une arme complète, avec ses arrières propres, ses moyens de combat particuliers, notamment son infanterie de l'air (parachutistes), les chars blindés forcèrent à la constitution complète des troupes mécanisées, cuirassées et rapides, disposant non seulement d'infanterie motorisée, mais encore de formations d'artillerie, de pionniers, de troupes de D.C.A. et de spécialistes anti-chars. Soit des unités d'accompagnement entièrement motorisées, disposant d'une grande mobilité et d'une puissance d'action évidente.

Les grandes puissances ne tardèrent pas à ajouter à l'ordre de bataille de l'armée, des divisions motorisées et blindées totalement indépendantes, disposant de centaines de chars de combat légers, moyens et lourds, de milliers d'automobiles blindées, de camions, de tracteurs, de sidecars, divisions comprenant elles-mêmes des régiments, des bataillons, des compagnies de chars de combat. A chaque division sont attribuées des escadrilles d'aviation de reconnaissance, de chasse et de combat, dont la liaison est assurée par radio.

Pour saisir les progrès qui ont été accomplis, sur le plan de la technique, dans ce domaine, relevons qu'avant le mois d'août 1939, il existait déjà des chars de 100 tonnes, progressant à 40 km./h., et disposant d'un blindage de 7,5 centimètres. Leur armement comprenait en plus de mitrailleuses lourdes, des pièces d'artillerie anti-chars et de campagne. Un véritable petit fortin mobile.

Les chars au feu.

Il est possible de relever que le char blindé est aux troupes terrestres ce que le sous-marin est aux flottes de guerre. En croisière, le temps pendant lequel un sous-marin peut «coller» à l'ennemi, dépend à la fois de sa provision de carburant, de munitions et d'eau potable, et de la résistance de son équipage. Au cours de toute la croisière, les hommes ne peuvent à peine se laver, dormir, ils vivent dans une atmosphère imprégnée des odeurs de l'huile malodorante et de mazout. La résistance morale et physique du personnel doit être à l'échelle de la provision de carburant des moteurs Diesel. Dans les chars de combat, légers ou lourds, les qualités requises des servants sont identiques. Des efforts considérables sont demandés aux équipages, pilotes, mitrailleurs, canonniers, radio-télégraphistes. Un bruit parfois infernal règne dans les chars, bruit d'autant plus violent lors des engagements, lorsque les armes de bord entrent en action, et que la mitraille de l'adversaire s'écrase sur les blindages. Par ailleurs, les gaz du moteur et la poudre elle-même dégagent de très fortes odeurs. Cette atmosphère spéciale, chacun n'est pas apte à la supporter. Songeons aussi aux mouvements subits et inattendus provoqués par les dénivellations, que le char aborde à 40 ou 50 km./h. parfois, provoqués également par des obstacles, arbres, fossés, empierrements. Ces chocs, ces grincements des flancs cuirassés, rappellent le bruit causé par des collisions d'automobiles ou des wagons buttant violemment les uns contre les autres. Au combat, les à-coups se succèdent dans les trois directions de l'espace. Bien que le personnel des chars soit muni d'un équipement spécial et de casques, il ne ressent pas moins les effets des évolutions brutales de l'engin.

Ce qui revient à dire que les troupes des chars forment des unités au caractère spécialement trempé, de parfaite endurance. Et pour les pilotes de ces engins, ils doivent disposer d'un coup d'œil étonnamment sûr pour aborder à des vitesses allant de 20 à 40 km. et davantage, des fossés, des obstacles, des entonnoirs reconnaissables à la dernière seconde, à l'instant presque où la chenille les aborde.

(A suivre.)