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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 17 (1941-1942)

Heft: 31

Artikel: Sous le ciel des océans [Schluss]

Autor: Naef, Ernest

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-712449

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

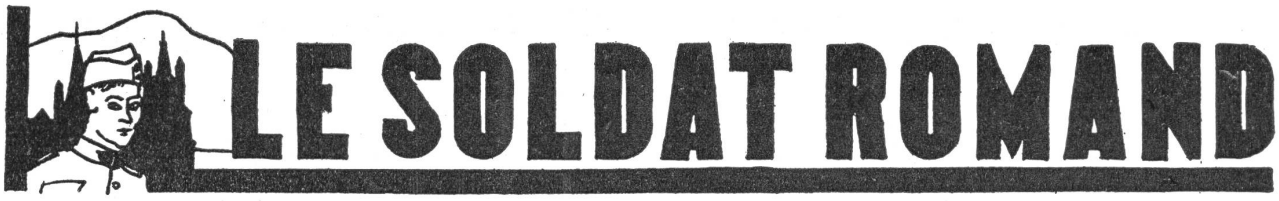
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 10.12.2025

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



Sous le ciel des océans

CAP. ERNEST NAEF

(Suite et fin.)

Les porte-avions s'imposent.

On sait aujourd'hui la valeur pratique accordée aux porte-avions. Jusqu'en septembre 1939, ils n'avaient jamais été mêlés à une action de guerre. Mais depuis deux ans, leurs actions sont multiples. Les opérations de l'**Ark-Royal**, en Atlantique Nord, au printemps 1941, furent déterminantes. L'attaque sur les îles Hawaï a prouvé que les porte-avions pouvaient opérer au grand large. Ce sont eux qui jouèrent également un rôle capital lors des débarquements japonais à Luçon, dans la presqu'île de Malacca, dans les opérations contre la Malaisie et ailleurs. Nombreux ont été les navires de guerre et les transports, de tous les belligérants, en Atlantique et dans le Pacifique, qui furent coulés par des avions envolés soit de porte-avions, soit de bâtiments de surface dotés de catapultes. L'usage de la catapulte a provoqué, grâce aux progrès réalisés, une hausse graduelle des tonnages admis pour les hydravions de combat. Et c'est ainsi que les auxiliaires aériens des flottes ont affirmé de plus en plus leur importance, leur valeur combattive, leur mobilité.

Le porte-avions est actuellement l'arme moderne de l'aviation navale. Il est l'aéroport flottant capable de transporter des escadrilles entières sur toutes les mers, par tous les temps. Ce fut en 1935 que la construction des porte-avions fut entreprise sérieusement. Auparavant, les porte-avions transformés avaient commencés leur carrière maritime — c'est le cas du **Béarn** français — comme cuirassé ou comme croiseur. Mais le propre de la **base aérienne navale mobile** est d'être désormais un véritable arsenal, pouvant assurer la vie des escadrilles marines. 70 ou 80 avions doivent pouvoir y être abrités, ravitaillés, réparés, dans des hangars, des halles de montage, des ateliers dotés de l'appareillage le plus complet. Avions de chasse, de torpillage, de reconnaissance lointaine, de bombardement, y possèdent leurs équipes de mécaniciens, de techniciens, leurs équipages. Un porte-avions est en outre une véritable caserne, avec ses réserves de munitions, ses batteries d'artillerie anti-aérienne et de mitrailleuses lourdes, ses vastes réservoirs de benzine, d'huile et de mazout. En bref, un monde infini exigeant un personnel de plus de 1000 officiers, sous-officiers et soldats.

Dans la marine anglaise, citons notamment l'**Ark Royal**, le **Victorious**, l'**Illustrious**, le **Formidable**, l'**Indomptable**, le **Courageous**, le **Glorius**, le **Furious**, l'**Eagle**. Certains ont déjà subi le sort des armes. Dans la marine allemande, au début des hostilités, deux porte-avions modernes étaient en construction. Par ailleurs, la flotte du Reich a largement associé l'idée de la puissance aérienne à son armement naval. Chaque bâtiment possède ses avions «embarqués» et lancés par catapultes. En outre, l'Allemagne a su, en de multiples secteurs, créer des bases aéronavales terrestres à sa très forte hydraviation de combat et de torpillage. L'Italie n'est pas restée en arrière dans cet ordre d'idée. Ses bâtiments sont largement dotés d'aviation embarquée. Son hydraviation à bases terrestres est extrêmement développée et robuste, grâce à ses appareils marins de grande classe, qui se signalèrent déjà en 1930 sur l'Atlantique Sud.

Quant au Japon, il dispose d'une «gamme» de porte-avions. Deux grands, au minimum, embarquent chacun 90 machines, deux autres 70, cinq autres 50 à 60. La caractéristique de ces navires est leur puissant armement défensif. L'aviation embarquée est aussi extrêmement nombreuse à bord des bâtiments de surface. Aux Etats-Unis, nous trouvons la série des **Yorktown, Enterprise, Wasp, Lexington, Saratoga** — ces deux derniers disposant de 80 avions —, **Ranger** notamment. Et la flotte américaine possède également sur ses navires de combat, une hydraviation embarquée et catapultée.

Avions contre navires de surface.

La guerre a démontré que l'aéronautique maritime peut rétablir l'équilibre au profit d'une flotte de puissance inférieure. Mais la marine exige des avions de types plus nombreux que sur terre: observation, combat et chasse, grande reconnaissance, bombardement, torpillage, sont les missions des avions marins, des amphibies et des hydravions. Grâce au bombardement en piqué et aux projectiles perfectionnés, l'avion est devenu aussi dangereux que le sous-marin.

En décembre 1938, notre confrère **The Aeroplane**, de Londres, avait imprimé ces considérations prophétiques: «La maîtrise des mers peut désormais, sans avoir recours à la flotte, être assurée par les forces aériennes. La plupart des navires de guerre peuvent être mis hors de combat par des avions, même le plus puissant des cuirassés». Et le vice-amiral allemand Groos écrivait en juin 1939 dans **Die Luftwehr:** «Les croiseurs, torpilleurs et contre-torpilleurs n'ont pas répondu aux espérances qu'on a placées en eux, parce que leur vitesse tactique ne suffit pas. C'est l'avion qui représente la meilleure solution, grâce à sa vitesse dix fois supérieure.»

La guerre semble donner raison aujourd'hui à ces avis exprimés en 1938 et 1939 en Angleterre et en Allemagne.

A ma Suisse

Par une Suissesse de retour au pays.
(A chanter sur l'air de la valse des «Cloches de Corneville».)

O ma patrie
Suisse chérie
A toi ma vie
Je t'aime tant.
J'aime tes montagnes
Et tes campagnes
Du beau Säntis au lac Léman.
Laborieuse,
Toujours joyeuse,
Tu es heureuse.
Et c'est pourquoi,
Toute ma vie
Suisse chérie
O ma patrie,
Je suis à toi.

*

Je n'ai pas fait le tour du monde,
J'ai pourtant vu bien des pays
Et visité tout à la ronde:
Brésil, Europe et Algérie.
Tous ces pays ont bien leurs charmes,
Mais rien ne vaut et je vous dis
Que je ne songe qu'avec des larmes
A ma douce et chère Helvétie.