

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 8 (1941-1942)
Heft: 5

Artikel: Chronique militaire
Autor: Naef, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-362853>

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: 08.02.2026

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

ment zum Zerfall zu bringen, sind ungeheuer viel grössere Energiemengen erforderlich, als sie mit unsrern Mitteln — etwa im Cyclotron — konzentrierbar sind. Denn die den Atomverband zusammenhaltenden Kräfte sind unvorstellbar gross: So würde nach der Berechnung der innere «atomare» Kohäsionswert von 1 g Wasserstoff 1,4 Billionen Tonnen erreichen, d. h. um diese kleine Atommasse vollständig auseinander zu reissen, wäre eine Kraft vom Gewicht des zehnfachen Glärmischmassivs nötig! Andererseits wäre dieselbe Auflösung (Desintegrierung) nur durch eine Temperatur von drei Billionen Grad Celsius erzwingbar.*.) Vermutlich verlangt der Atomzerfall gleich dem Sprengstoffzerfall eine bestimmte Aktiviermindestenergie, ohne die sich die Explosion nicht aus sich selbst erhalten und weiter fortpflanzen kann, vergleichbar etwa dem gepressten Knallquecksilber, das erst nach Erwärmen — auf dem Energieniveau 120 bis 130° — detonierbar wird. Vielleicht, dass tief im

Erdinnern, bei einer Hitze bis 10'000° und Drucken von 100'000—1'000'000 kg/cm², die Kernspaltung unterrätselhaften Umständen in Fluss kommt und so unerwartet zum Anstoss jener vulkanischen Beben und Ausbrüche wird, deren Plötzlichkeit wir uns nicht erklären können. Auf der Erdoberfläche aber, wo der Mensch herrscht und Geschichte nach seiner Art macht, möge uns vorläufig das Schicksal vor diesen Kräften bewahren. Vorläufig: denn die Atomzerfallswärme bildet unsere letzte Hoffnung, für die rasch schwindenden Kohlenlager und den Mangel an Wasserkräften einen Ersatz zu finden; sollte es der Wissenschaft nicht zeitig genug gelingen, den riesig wachsenden Energiehunger der Welt vorweg zu stillen, käme es zur grössten geschichtlichen Katastrophe im biologischen Entwicklungsgange der Menschheit, — zu einer einzigen Erdballenschlacht, gegen die der jetzige Aufreibungskampf um mehr Lebensraum samt und sonders verblasste.

Chronique militaire Par le Cap. Ernest Naef

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 la 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 les *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

*) Die im Weltall vorkommenden Höchsttemperaturen sollen bei den plötzlich aufleuchtenden Sternen, den *Supernovae*, an die 100 Millionen Grad reichen.

ment 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 d'aviation. 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 discréption 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 sep-

tembre 1939, de ses hauts faits successifs. Mentionnons simplement que les avions suivants furent spécialement destinés tant aux troupes parachutées qu'aux troupes d'atterrissement.

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 *Junker 52* et *90*, *Focke-Wulf* et *Blohm-Voss 142* notamment. Ces avions sont tous — à part le premier — des quadro-moteurs, 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.

Dans les armées où l'infanterie de l'air est méthodiquement montée — spécialement en Allemagne —, cette arme se subdivise en divisions, régiments, bataillons et compagnies. C'est assez dire que les effectifs de cette troupe, son matériel volant et de combat, ses armes, représentent des chiffres imposants. Parachutistes et soldats d'atterrissement interviennent non seulement en collaboration avec des troupes terrestres, mais leur valeur toute particulière a aussi été démontrée au cours d'opérations au-delà de vastes étendues maritimes. Après l'Allemagne, le Japon a mis en œuvre cette stratégie nouvelle, qui transforme assurément les conceptions traditionnelles de la guerre navale. L'infanterie de l'air parvient à franchir de vastes espaces maritimes, sans disposer de la maîtrise de l'eau, mais en possédant une supériorité aérienne. A ce titre, l'avion fait échec — en des circonstances déterminées — à la puissance navale.

Instruction et tactique.

Qu'il s'agisse des parachutistes, ou des troupes d'atterrissement, ces deux corps de troupes forment des éléments d'élite, au véritable sens du terme. Ne sont admis définitivement dans cette arme spéciale que les individus qui physiquement et techniquement, tactiquement aussi, répondent en tous points aux tâches pour lesquelles ils ont été instruits. Il n'est pas donné à chacun de sauter d'un avion en emportant avec soi armes et munitions, d'atterrir à une certaine vitesse, et sitôt au sol d'engager le combat selon une doctrine spéciale, en se regroupant à la minute. Il s'agit de soldats nettement sélectionnés et particulièrement instruits. Notons que dans les parachutistes se trouvent des fantassins, des mitrailleurs, des sanitaires, des téléphonistes, des radiotélégraphistes, des canonniers d'infanterie, etc.

Les troupes d'atterrissement sont transportées soit par gros porteurs, soit par planeurs remorqués en vol, puis lâchés en altitude à 50 ou 80 km du lieu d'atterrissement. Elles sont constituées par des fantassins, des cyclistes, des artilleurs, entièrement pourvus du matériel, des armes et des munitions nécessaires. Le transport d'un bataillon d'un effectif de 800 à 900 hommes nécessite une cinquantaine d'appareils, et d'une vingtaine d'avions réservés aux armes et à la munition supplémentaires. Chaque appareil est calculé au poids total de 10 tonnes. La distance-limite de transport oscille entre 800 et 900 km.

Cette infanterie de l'air possède des missions multiples. Pour reprendre l'expression de s'«enveloppement vertical», les parachutistes agissent au début généralement seuls, occupent des aérodromes, attaquent des centres de résistance derrière un front tenu, s'emparent de points importants, gares, ponts, nœuds de communications, et recherchent le contact et la soudure avec leurs propres troupes terrestres. Les exemples de la guerre actuelle sont nombreux à cet égard. Le terrain occupé, conquis, est aussitôt organisé en point d'appui. Puis interviennent les troupes transportées, sur les lieux d'atterrissement tenus par les parachutistes. Les liaisons se font généralement par radio. Peu importe que les avions transporteurs se brisent ou se détériorent lors de leur contact avec le sol ou une plage. L'essentiel c'est que les effectifs nécessaires arrivent à l'instant opportun, avec armes, munitions et réserves. Quant à la sécurité ambiante, elle est dévolue au

début aux formations d'avions de chasse, qui croisent aux abords du secteur occupé et s'opposent à l'arrivée des forces aériennes adverses.

Toute opération de l'infanterie de l'air, parachutée ou transportée, est précédée de reconnaissances aériennes minutieuses, de prises de vues photographiques, de l'établissement du plan d'occupation, et d'attaques en force par avions de bombardement des points névralgiques qui doivent être neutralisés, et si possible détruits.

En bref, l'infanterie de l'air est devenue l'arme d'accompagnement d'une valeur certaine de l'aviation elle-même. Elle ouvre des possibilités nouvelles en maintes circonstances. Et nous le répétons, nous ne sommes qu'au début du développement de cette arme nouvelle. Au même titre que le maximum d'efficacité des ailes de combat soit encore loin d'être atteint, le maximum d'emploi des «fusiliers de l'air» n'est nullement touché. Mais la constitution organique de cette troupe aérienne nouvelle assure aux forces de l'air dès maintenant une puissance accrue. Elle apporte à l'aviation un facteur d'importance peut-être capitale.

En résumé, sur le plan de la science militaire pure, on peut relever que l'infanterie de l'air ne vaudra que par l'emploi combiné que l'on fera d'elle, puisque la caractéristique des grands chefs est précisément de parvenir au résultat par la combinaison judicieuse de tous les moyens de combat dus à la technique et à la science. L'infanterie de l'air est une antenne nouvelle, dont l'aiguillon s'avérera toujours plus acéré.

Das Strafrecht des passiven Luftschutzes

Von Lt. Max Brand, Fürsprecher, Bern

Während das Strafrecht des passiven Luftschutzes vor der Mobilmachung im Bundesbeschluss betreffend Strafvorschriften für den passiven Luftschutz vom 24. Juni 1938 zusammengefasst war und damit leicht überblickt werden konnte, ist es durch die seit Kriegsbeginn erlassenen Vorschriften vielfach abgeändert und ergänzt worden. An Stelle der einheitlichen und klaren, in einem Erlass zusammengefassten Regelung trat ein Strafrecht, das sich auf verschiedene gesetzgeberische Erlasse stützt und das damit widerspruchsvoll und zum Teil unklar geworden ist, so dass es auch für den Juristen nicht immer leicht ist, sich in den verschiedenen Bestimmungen zurecht zu finden. Die nachfolgende Darstellung stellt einen Versuch zur systematischen Zusammenfassung der verschiedenen Vorschriften dar und es sollen auch durch eine aufbauende Kritik einige Mängel, die noch verbessert werden können, aufgezeigt werden.

I. Das interne Strafrecht der Luftschutzorganisationen.

Unter diesem Abschnitt sollen diejenigen Vorschriften skizziert werden, welche für die Angehörigen der Luftschutzorganisationen gelten. Die wichtigste Rechtsquelle ist auf diesem Gebiet der BRB (Bundesratsbeschluss) betreffend Luftschutzorganisation während des Aktivdienstzustandes, vom 16. Februar 1940 (Art. 5), dessen Auswirkungen im einzelnen an dieser Stelle bereits dargelegt wurden (vgl. Artikel von E. Eichenberger, «Protar» 6 [1940] 120—124). Da der passive Luftschutz als ein Teil der Landesverteidigung und die Luftschutzorganisationen als ein Teil der Armee angesehen werden, ist es ganz logisch, wenn sie auch dem Militärstrafrecht unterstellt wurden. Verwunderlich ist bloss, dass man aus dieser Auffassung die Konsequenz nicht restlos gezogen und nicht das ganze Militärstrafrecht auf die Luftschutzorganisationen als anwendbar er-