

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 4 (1928-1929)  
**Heft:** 13

**Artikel:** L'opinion d'un chef militaire  
**Autor:** Wildbolz, E.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-710549>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

## L'ennemi sera vaincu.

Le brouillard ! Ce seul grand ennemi de l'aviation résiste encore victorieusement.

Que lisons-nous dans les statistiques d'exploitation des lignes aériennes commerciales ? Le 95 pour cent, le 98 pour cent, quelquefois même le 100 pour cent des courses prévues dans les horaires ont pu avoir lieu. Ces résultats sont sans doute merveilleux, mais ce n'est point suffisant.

Qu'est-ce qui cause ce déchet de 2, 3 ou 5 pour cent dans les horaires ? Deux raisons essentielles, le brouillard et les pannes de moteur. Nous n'insisterons pas sur ce deuxième motif qui devient chaque jour moins important et qui, dans un avenir très proche, sera quantité négligeable, grâce aux avions multimoteurs pouvant poursuivre leur route même en cas d'arrêt de l'un des moteurs, grâce surtout à leur perfectionnement journalier. Si l'homme peut prévenir les pannes, de quelque nature qu'elles soient, il ne pourra jamais empêcher le brouillard de se former ; il ne pourra jamais habituer son œil à percer la nuit qui l'entoure.

Le brouillard opaque gêne la circulation des trains, des autos ; il ne les empêche pas d'avancer. Le rail conduit la locomotive vers son but, le mécanicien voit les signaux lumineux tout proches, l'automobiliste roule lentement, mais il avance et va sûrement vers le terme de son voyage, car il voit encore son chemin. Que va faire, le malheureux pilote qui ne voit absolument rien ? Ralentir ? C'est la perte de vitesse et la chute, il n'y faut donc pas songer. L'aviateur surpris dans la brume va donc s'élever jusqu'à ce qu'il retrouve l'espace libre et voler jusqu'au prochain « trou » d'où il apercevra la terre, fera un atterrissage plus ou moins de fortune ou, plus simplement, reviendra à son port de départ s'il n'en est pas trop éloigné. Le but du voyage n'a pas été atteint, et le passager, commerçant ou autre, ne prendra plus l'avion lorsqu'il devra arriver sûrement, à heure fixe, à tel endroit.

La radiogoniométrie permet aujourd'hui à un pilote, même volant dans un brouillard ou la nuit la plus opaque, de fixer d'une façon très exacte, sa situation à n'importe quel moment. La radiogoniométrie est déjà donc un œil qui « voit » dans le noir. Grâce à son récepteur de radio, le pilote connaît sûrement sa situation ; il sait, par exemple, d'une façon certaine, que l'aérodrome, but de son voyage se trouve sous lui ou du moins dans un cercle restreint. Jusqu'ici donc, en admettant que les pannes de moteur et le brouillard soient les seules causes de l'irrégularité des horaires aériens et, admettant que les pannes de moteur soient supprimées pour les raisons indiquées ci-dessous, l'avion doit arriver avec cent pour cent de régularité aux abords du terrain d'atterrissage. Le plus difficile reste à faire. En effet, si le voyage dans le noir a bien été jusqu'à ce moment, la chose était relativement aisée. Connaissant la nature du terrain qu'il avait à parcourir, le pilote était sûr qu'en maintenant une hauteur donnée, il n'avait pas à craindre les obstacles ; sachant parfaitement bien « piloter dans le noir », c'est-à-dire en se fiant uniquement aux instruments du bord, soit boussole, altimètre, inclinomètre, niveau et radiogoniomètre le pilote, dis-je, devait absolument et sans erreur possible, mais sans voir jamais le terrain, pendant des centaines de kilomètres, arriver au-dessus de l'aérodrome invisible.

L'avion qui se trouve aujourd'hui dans cette situation n'aura comme ressource, s'il ne veut pas faire route

arrière, que de demander par radio quel est l'aérodrome le plus proche, non recouvert de brouillard, et s'y rendre. Les passagers auront, de ce fait, un certain retard, retard qui, dans la plupart des cas, surtout s'il s'agit d'un très long trajet, sera amplement compensé par le gain obtenu grâce à la vitesse de l'avion.

Comment vaincre l'ennemi, c'est-à-dire le brouillard aux approches des aérodromes ?

A vue d'homme, deux solutions semblent devoir résoudre ce problème ardu. La première, de beaucoup la meilleure, est malheureusement très lointaine. Il faut transformer l'avion, je veux dire arriver à l'hélicoptère parfait, à la machine qui peut ralentir comme le font le train ou l'auto, approcher lentement du terrain propice et s'y poser par une descente verticale. L'hélicoptère parfait n'est malheureusement pas encore né, ou du moins, si nous nous en rapportons aux expériences de M. de la Cierva, loin d'être suffisant pour le but que nous proposons. L'autre solution est basée sur les transmissions radio-électriques et a déjà donné des résultats intéressants. Elle consiste à émettre de l'aérodrome un faisceau d'ondes dirigées. L'avion sera capté dans ce faisceau comme il le serait dans celui d'un projecteur et, au moyen de son poste goniométrique du bord, l'œil qui voit dans le noir, il ira droit au but. Chaque déviation de sa route, si minime soit-elle, étant indiquée instantanément par un signal automatique convenu. Une variante de ce système consiste à installer, près de terre, un câble parcouru par des courants alternatifs à haute fréquence, courants qui sont également perçus par le goniomètre. Dès que le pilote est entré dans le champ électromagnétique de ce câble, il le suit comme un fil d'Ariane jusqu'à l'aérodrome. Ce principe est utilisé avec succès dans la marine pour l'entrée des navires dans les ports. Dans le cas des bateaux, la question est simple, parce que ceux-ci peuvent ralentir autant que nécessaire. L'avion, au contraire, doit maintenir une vitesse assez grande et, de ce fait, le contact avec le sol sans visibilité directe suffisante, reste une opération très délicate. Il est permis de penser que seul l'hélicoptère de l'avenir, de bientôt, vaincra définitivement l'ennemi. J.-P.G.

## L'opinion d'un chef militaire

Nous lisons dans la « Tribune de Lausanne » l'Article suivant :

On sait avec quelle âpreté les socialistes dirigent leurs attaques — sous prétexte de pacifisme — contre notre armée de milices chargée de la défense du pays et, en particulier, contre nos vaillants officiers et sous-officiers. Récemment, le colonel commandant de corps Wildbolz, dans le « Bund », a souligné en ces termes l'admirable dévouement dont font preuve ces vrais citoyens et l'appui qu'ils méritent :

« Un membre du Conseil national a proposé de réduire la solde déjà très modeste de nos officiers de milices au même chiffre que celle du soldat dans le rang. C'est pour moi l'occasion de dire ce que nous devons aux officiers de milices.

Leur activité étonne les officiers étrangers qui étudient notre système militaire ; et cet étonnement s'accroît lorsque ceux-ci comprennent les charges et les sacrifices qui sont demandés à nos officiers. Nous, Suisses, trouvons cela tout naturel, mais nous devons nous réjouir que cela existe, et espérer que cela subsistera.

C'est une grande chose qui s'accomplit ainsi, c'est un courageux sacrifice que consentent ces hommes pour leur patrie. Il faut, pour l'inspirer, un idéalisme actif et une grande joie dans l'accomplissement du devoir.

Déjà, pour devenir sous-officier, des services supplémentaires sont nécessaires et l'on doit une grande reconnaissance à ceux qui s'astreignent à les accomplir. On demande beaucoup plus au lieutenant qui, très souvent, est retardé dans sa carrière civile, à son détriment et à celui de sa famille.

Mais l'écart est plus considérable encore entre ce grade et les grades supérieurs ; pour les capitaines l'effort supplémentaire demandé est de trois mois, puis ensuite, chaque année, ce sont pour lui environ six semaines qu'il doit consacrer à l'armée ; il faut tenir encore compte du travail militaire qui lui est imposé en dehors du service : ce travail est gratuit ; parfois même, il exige de lui des sacrifices financiers.

A côté de ce travail technique pour entretenir son instruction, on exige de lui un travail administratif considérable, également gratuit. Et je laisse de côté ce que

chacun entreprend pour maintenir son entraînement physique : équitation, ski, alpinisme.

Ce n'est que grâce à cette activité dévouée qu'on a pu donner à notre armée des cadres dont la capacité est reconnue par les professionnels étrangers et qui acquièrent la confiance de leurs subordonnés. Tout cela résulte de la fidélité au devoir de nos officiers, de leur haute conception de l'idée de patrie. Si cet esprit de sacrifice venait à diminuer, notre système de milices serait en danger.

Nos entreprises industrielles et commerciales devraient s'en convaincre chaque jour davantage, et faciliter de toutes leurs forces l'avancement militaire de ceux qui sont placés sous leur direction.

Il me paraît de mon devoir — à moi, officier de carrière — de rappeler cela aujourd'hui à notre population, et de dire à nos officiers de milices combien nous apprécions leur activité inspirée par leur dévouement au pays.

Ainsi agissent déjà les meilleures et les mieux inspirées d'entre elles ».

Colonel Ed. Wildbolz.

## La Mobilisation

Journal d'un soldat du bataillon 15 (7<sup>me</sup> Régiment d'infanterie).

Lundi, 17 avril 1915.

A 1 h. 30 déjà, l'on vient nous réveiller. Il faut se dépêcher de plier bagages et se préparer à partir. Il fait un froid vif, la chaussée est gelée. A 3 heures, nous partons dans la direction de Courchavon où l'on rejoint la 3<sup>me</sup> compagnie qui nous attendait sur la route. Le trajet continue dans de très bonnes conditions sur Porrentruy que nous traversons vers 4 heures. Nous passons ensuite Alle et Miécourt. A 5 h. 30, le jour commence à poindre et nous avons fait déjà bien des kilomètres. Voici Charmoille, beau et grand village que nous traversons d'un bon pas, au roulement des tambours. A la sortie du village, nous faisons halte pour toucher le chocolat que les cuisines nous ont préparé pendant le trajet.

Nous reprenons notre marche et arrivons au poste-frontière de Solis. Ce coin nous intéresse tout particulièrement. A droite, tout près, il y a le poste et la sentinelle suisses ; à gauche, sur la route aussi et en face de la nôtre, se trouve la sentinelle allemande. Le contraste est frappant. Deux fermes importantes ne sont séparées que par le chemin et sont pourtant de nationalité différente. Un peu plus loin, l'on passe près du poste allemand de la petite Lucelle, où se trouve l'Hôtel des Bains du même nom, ainsi que le petit lac où de nombreux canards prennent leurs ébats. Tout proche, se trouve à notre droite, la douane suisse, où se tiennent deux agents douaniers en tenue. Peu après, la 3<sup>me</sup> compagnie quitte la colonne pour aller à Pleigne, village qui

lui est assigné ; à peu près en même temps, nous avons rencontré le bataillon 90 qui était cantonné depuis trois semaines à Bourrignon et dont les hommes n'avaient pas l'aize fâché de pouvoir quitter cette localité. Nous montons la rampe raide et zigzagante qui conduit à ce village. Le temps frais et clair de ce matin s'est brouillé depuis 9 heures et maintenant, il neige de nouveau.

Nous rentrons à Bourrignon, contents de voir la fin de notre trajet, mais non enchantés du but choisi. La population montre très peu d'empressement à nous loger et il faut, comme à Beurnevésin, faire oeuvre de patience pour arriver à se caser convenablement. Enfin, nous arrivons au bout de la besogne et nous pouvons bientôt dîner dans les cantonnements. L'après-midi, nous nous occupons de notre installation. A 5 heures, soupe et déconsignation. Nous constatons avec plaisir qu'il y a un Foyer du Soldat dans ce village, et c'est évidemment à cet endroit que vont nos préférences. Aussi, le local se trouve rapidement insuffisant.

Mardi 18 avril.

Lever à 6 heures. La journée débute par un temps détestable, froid et pluvieux. Les compagnies 2 et 3 font des exercices divers. Dans la matinée, la 3<sup>me</sup> compagnie est inspectée par le major Diesbach. Les signaux du bataillon, au nombre de six, sous le commandement du caporal Broillet, se sont divisés en deux détachements de trois hommes et, attachés à chacune des deux compagnies, se mettent en communication et se



« Löw-Schuhe »  
Sind Dir treue Kameraden

