

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 16 (1940-1941)

Heft: 4

Artikel: Les colonnes motorisées peuvent-elles se défendre contre les attaques aériennes?

Autor: Moser, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-706501>

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: 01.04.2025

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



LE SOLDAT ROMAND

Les colonnes motorisées peuvent-elles se défendre contre les attaques aériennes?

L'avion est l'ennemi le plus dangereux des colonnes motorisées. Il lui est en effet possible de survoler les arrières du front pour attaquer et détruire les transports de tous genres qui sillonnent les routes derrière la ligne de feu. C'est pourquoi il est nécessaire que les colonnes motorisées soient pourvues d'une défense contre-avions efficace.

Les événements de ces derniers douze mois ont fait ressortir d'une manière très catégorique l'efficacité des attaques aériennes contre des colonnes en marche ou à l'arrêt. Les Polonais, comme les Français en firent la sanglante expérience pendant leur campagne contre l'armée allemande. La menace aérienne rend donc aujourd'hui impossible la marche d'une colonne en ordre serré.

La première mesure de défense contre-avions que puissent prendre les colonnes motorisées consiste donc dans l'adoption de formations de marche propres à réduire la possibilité d'une attaque aérienne efficace. Etant donné que les mouvements de troupes ou les transports doivent être d'abord repérés par l'aviation avant que celle-ci puisse les attaquer, la solution la plus simple est évidemment d'opérer ces déplacements de nuit. Mais il n'est pas toujours possible de rouler ou de marcher de nuit, mais au contraire, dans bien des cas, il faudra déplacer des troupes ou effectuer des transports de jour. C'est alors qu'il sera nécessaire de prévoir une défense contre-avions particulièrement bien organisée.

L'efficacité des attaques aériennes est considérablement diminuée si l'on prend la précaution de prescrire de grands intervalles dans la colonne de marche, par exemple 100 à 500 m entre chaque véhicule. Afin de ne pas encombrer la route sur une trop grande longueur, il est indiqué d'utiliser plusieurs cheminements. Si l'attaque est réalisée d'une grande hauteur, il convient dans la règle d'accélérer la vitesse de marche, car des véhicules roulant à bonne allure sont difficiles à atteindre. Par contre si, par hasard, une bombe vient à endommager suffisamment la route pour arrêter toute circulation, il se produira forcément des rassemblements de véhicules qui deviendront alors des buts marquants pour l'aviation ennemie.

Lorsqu'une colonne est surprise en formation serrée, il est nécessaire d'augmenter avec la plus grande rapidité les intervalles. Dans la mesure du possible les véhicules doivent utiliser toutes les routes et chemins environnants afin de disloquer le rassemblement.

L'aviation bombarde fréquemment les croisées de routes importantes, les ponts, les traversées de villages et les principales routes de montagne. De telles places doivent donc être protégées par la défense aérienne active, par exemple avec des canons antiaériens de 20 à 85 mm. En outre, des matériaux de construction doivent être entreposés et tenus prêts à faciliter la réparation des voies de communications endommagées par les bombes.

Toutefois, l'attaque en piqué à la mitrailleuse ou au canon d'aviation est plus fréquente que l'attaque à la bombe. Elle est aussi plus dangereuse. Lors de telles attaques l'agresseur est, dans la plupart des cas, reconnu trop tard, aussi l'effet de surprise est-il presque toujours obtenu. Volant à une altitude d'environ 100 à 300 m, l'avion ennemi utilise les collines, les vallées et les forêts pour s'approcher sans être remarqué et fondre à l'improviste sur le but qu'il s'est assigné.

En cas d'attaque de ce genre, il faut stopper immédiatement, chaque véhicule s'arrêtant à l'endroit même où il se trouve. Arrêt du moteur et ouverture du feu avec mitrailleuses, canons anti-avions et fusils sur l'ordre des sous-officiers commandant les véhicules. Toutefois, il est préférable de se défendre sur le sol plutôt que depuis le véhicule et l'on s'efforcera d'y parvenir le plus rapidement possible. Il n'est pas recommandable de se mettre à couvert sous des arbres car il faut craindre la chute de ceux-ci ou les éclats de branches. L'attaque est-elle terminée, une deuxième suivra probablement et il y a lieu de tout préparer pour y faire face. Un tir déclanché alors que l'avion a déjà dépassé son objectif est absolument sans valeur et le chef responsable doit le faire cesser immédiatement.

Tous les rassemblements et parcs de véhicules sont spécialement exposés aux attaques aériennes. Ces rassemblements les plus dangereux ne se produisent pas sur la route pendant la marche, mais au commencement et à la fin de celle-ci. C'est pourquoi il est nécessaire d'utiliser au départ les routes et chemins auxiliaires pour joindre la route de marche. Au terme du voyage la même méthode doit être employée. Cette réglementation de circulation est très importante, il faut donc l'organiser soigneusement. De même, pendant la marche, il est indispensable de pouvoir disposer de cheminements auxiliaires. En effet, une route ou un pont venant à subir des avaries, il faut aussitôt détourner le trafic afin d'éviter de dangereux rassemblements de véhicules.

Des attaques aériennes sur des colonnes en marche sont également possibles de nuit, grâce à l'utilisation de bombes éclairantes permettant ainsi à l'avion attaquant d'ajuster son tir aussitôt qu'il a découvert son objectif. Lors de telles attaques, il est préférable de faire stopper les véhicules car, dans ce cas, ceux-ci sont plus facilement reconnaissables en marche qu'à l'arrêt.

Pendant une halte-horaire, une opération de chargement ou une prise de cantonnement, il faut toujours arrêter les véhicules à l'abri contre-avions. La colonne doit être disloquée de telle sorte qu'une attaque aérienne ait le moins de chances possibles d'obtenir de bons résultats. Les couverts d'un village n'offrent à ce titre que peu de sécurité, car si l'aviation ennemie a eu connaissance de la présence d'une colonne en marche dans la région, c'est en effet sur les villages qu'elle concentrera en premier lieu son action. Les pertes sévères qui

peuvent en résulter sont susceptibles de provoquer une panique désastreuse. Des haltes ou des arrêts d'une certaine durée dans des localités ne peuvent donc entrer en ligne de compte que si la disposition des maisons et bâtiments permet une répartition irrégulière des véhicules. La route principale doit rester libre et permettre tout trafic. Les véhicules sont à placer dans l'ombre des maisons et des arbres, car s'ils sont en plein soleil, les avions ennemis les reconnaissent facilement grâce à leurs ombres portées. Si la marche doit être poursuivie, la colonne est reformée en dehors de la localité.

En principe, les mesures de sécurité à prendre pendant une halte doivent s'inspirer des obligations suivantes:

- a) arrêter la colonne à l'abri contre-avions, disloquée en largeur et en profondeur;
- b) établir un service de garde contre les attaques d'avions et de chars blindés. Une équipe de mitrail-

- leurs veille avec un guetteur doté de jumelles, tandis que les autres reposent, prêts toutefois à intervenir immédiatement en cas d'alerte;
- c) organiser un service de sécurité des routes de marche et auxiliaires contre les chars blindés;
- d) tenir les routes libres;
- e) organiser des possibilités de départ rapide;
- f) assurer la transmission des ordres et des signaux à l'intérieur de la colonne.

On a pu se rendre compte par ce qui précède que la défense contre-avions est très importante pour les colonnes motorisées. Elle doit donc être parfaitement organisée. C'est pourquoi il faut que toutes les mesures à prendre soient exercées consciencieusement, car la troupe doit être à même d'intervenir immédiatement pour se défendre d'une manière active et efficace.

Plt. E. Moser.

MAGNANIMITÉ DES SUISSES

S'ils se conduisaient bravement au combat, les Suisses surent toujours montrer de grandes qualités de cœur envers leur ennemi terrassé.

En 1480, le chevalier Guillaume de Diesbach, chef du contingent bernois des troupes envoyées au secours de Louis XI, avait reçu l'autorisation, la campagne étant terminée, de ramener ses hommes dans leur canton.

Comme il passait près d'un gros bourg fortifié, non loin de Châlons, les Bernois se souvinrent que, quelques mois plus tôt, les habitants de ce bourg leur avaient refusé des vivres. L'avant-garde bernoise estima que l'occasion était bonne de tirer vengeance des égoïstes. Elle se mit en devoir d'escalader les remparts, sans rencontrer de résistance appréciable.

Le pillage commençait lorsque Guillaume de Diesbach arriva sur les lieux en compagnie d'officiers commandants des autres contingents suisses.

Aussitôt, il rappelle ses Bernois et met fin au pillage, se contentant, à titre de représailles, d'imposer à la localité une contribution de mille écus.

Cette rançon était déjà versée lorsqu'on vint dire à Diesbach que le refus d'alimenter les Suisses avait été le fait de la garnison et non des habitants.

Sur le champ, il ordonne la restitution des mille écus et entreprit d'indemniser de sa bourse les habitants pauvres qui avaient eu à souffrir de l'incursion de ses hommes.

Ce geste, en un siècle où le pillage était un droit universellement reconnu au vainqueur, honore grandement le capitaine suisse.

L'an suivant, en 1481, Guillaume de Diesbach fut nommé Avoyer de Berne, charge qu'il occupa pendant 22 ans. Ambassadeur des Suisses, député à la Diète de Worms, commandant des forces bernoises dans la guerre de Souabe, en 1499, il connaissait toute l'Europe. Il avait noué dans les cours des amitiés qui furent précieuses à Berne. A 25 ans, il avait fait un pèlerinage au Saint-Sépulcre. Sa magistrature fut une des plus brillantes de l'histoire bernoise. Jusqu'à sa mort, survenue en 1517, il protégea les artistes et les artisans.

Ses contemporains l'appelaient «l'excellent avoyer».

LE FILON

Dans toutes les unités, pendant la «mob», on trouve un homme qui a toujours le «filon». Le veinard jouit, de ce fait, d'une certaine considération parmi la troupe et les officiers. Souvent le filon se révèle désastreux, mais comme personne ne s'en vante dans ce cas-là, la réputation de l'homme reste intacte.

A la batterie..., c'est «Pointu» qui possède le filon. Il a acquis au contact des paysans, puis dans les ateliers, une rondeur d'expression et une malice qui lui sont très utiles. C'est pourquoi un beau jour, il fut chargé de préparer les cantonnements de la btr. à V... Tâche difficile; les paysans paraissaient de mauvaise humeur: les foin n'étaient pas encore rentrés, car la plupart des hommes et des chevaux du village avaient été mobilisés. Mais il est rare que Pointu n'obtienne pas ce qu'il cherche. Voilà donc notre roublard qui se promène dans le village, un outil quelconque à la main. Il entre dans une ferme, demande si l'objet qu'il porte n'appartient pas au paysan. Celui-ci, qui voit pour la première fois un soldat «rapporter» un outil, est immédiatement charmé par tant d'honnêteté et de conscience. Si, par hasard, le paysan n'est pas très honnête et «reconnait» un bien qui, en réalité, n'est pas à lui: «C'est en règle, dit Pointu; comme j'ai trouvé cet outil près de la fontaine, vous voudrez bien me le prêter un moment, je vous le rapporterai tout à l'heure». Et, tout en causant, notre homme retient une chambre pour le capitaine, une autre pour le fourrier et... un cantonnement pour la 4^{me} section.

Mais ce jour-là, c'était dur. Pourtant, il ne restait plus qu'une chambre à trouver et Pointu savait que le maire en possédait une superbe. Hélas! il n'y avait rien à faire. Les troupes précédentes étaient parties de nuit, précipitamment, laissant tout en désordre. Les femmes étaient furieuses et les hommes aux champs. Le maire s'en était allé faucher, et madame expliquait à notre soldat que, sans le consentement du maître, il n'y avait rien à faire! Tant pis! Pointu attendra son retour..., d'autant plus patiemment que la fille de la maison survient à l'instant avec un seau d'eau chaude pour laver la cuisine. S'emparer de la brosse et du torchon est chose faite. Voilà notre gaillard récurant la cuisine, puis l'escalier qui conduit à l'étage, puis un bout de corridor qui mène précisément à la chambre convoitée. Celle-ci est magnifique, mais remplie à dessein de sacs de graines! En un clin d'œil, les voilà à leur place, dans la grange, soigneusement alignés. Pointu redescend et s'informe de l'emplacement du champ du maire; mais avant de s'y rendre, il passe auprès du lieutenant auquel il glisse deux mots. C'est avec deux paires de chevaux et deux solides tringlons qu'il prend contact avec le maire. Devant cette aide aussi précieuse qu'inattendue, toute la mauvaise humeur du brave syndic disparaît; il n'a jamais eu d'aussi bons ouvriers et à si bon marché! En rentrant, l'équipe de faneurs trouve une maïresse souriante, toute prête à accueillir les revendications de Pointu. Pendant quelques jours, ce fut presque le bonheur parfait, tant les soldats étaient gentils et les «rösti» de la