

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 17 (1941-1942)  
**Heft:** 27

**Artikel:** Une arme nouvelle : l'infanterie de l'air au feu [Schluss]  
**Autor:** Naef, Ernest  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-712157>

### **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

## Comment on construit un bombardier

Croquis d'actualité

### de plus de dix tonnes

Une halle aussi vaste que celle d'une grande gare, des machines-outils qui crépitent, des milliers d'ouvriers...

C'est dans une usine de ce genre que se construisent en grande série des gros bombardiers. Tout, dans cette immense fabrique, matériel, outillage, personnel, semble si parfaitement à sa place, que de toute cette activité se dégage une impression saisissante d'ordre et de puissance.

Travail à la chaîne, production en grande série... Pour réaliser ce programme, la direction a dû, selon sa propre expression, «disséquer» le travail. D'importantes usines annexes, chaque jour, par wagons ou tracteurs, expédient ici ailes, empennages, tronçons de coque.

Avant d'être assemblées, ces différentes parties sont aménagées séparément sur des «tables». Les ouvriers ne sont plus obligés, comme autrefois, de travailler aplatis à l'intérieur d'une carlingue, mais effectuent leur besogne dans les meilleures conditions possibles, avec gain de temps appréciable et suppression de fatigues inutiles; la nouvelle méthode a prouvé sa supériorité.

\*

Dominée par ses ponts roulants, entourée de chariots de transport et de tables d'assemblage mobiles, l'énorme chaîne de production, sans arrêt, effectue la marche qui, d'heure en heure, et de 10 mètres en 10 mètres, la conduit vers l'aérodrome où, toutes les parties enfin assemblées, ayant pris

définitivement forme d'avion, pourront gagner leur nouvel élément: l'air.

Cette chaîne est elle-même divisée en deux parties principales. La première verra le montage des parties centrales d'ailes, des empennages et l'équipement des groupes motopropulseurs (entendez par là: moteurs et hélices). La seconde sert à l'assemblage définitif des parties extrêmes d'ailes et des équipements.

A la fin de ce dernier stade, l'avion est achevé: armement, lance-bombes, moteurs puissants, tout est à sa place. L'usine a terminé son œuvre.

L'un des principaux éléments d'intérêt de ce travail en grande série est la possibilité de spécialisation des ouvriers. Chaque équipe — un maillon — effectue chaque jour le même travail d'assemblage.

Commandé par un chef d'équipe, chaque «maillon», quotidiennement, devra monter une partie d'aile ou un groupe motopropulseur exactement semblables à ceux qui furent montés la veille.

Arrivant chaque matin par trains complets ou par camions automobiles, des milliers d'ouvriers animent cette énorme usine de production.

Pour ceux de «jour», comme pour leurs camarades qui travaillent de nuit, la direction a prévu des réfectoires, des cuisines où les ouvriers pourront faire réchauffer le plat préparé à la maison.

D'autre part, un effort considérable est effectué pour utiliser la main-d'œu-

vre féminine. Le cycle de fabrication réduit au minimum a tellement simplifié le travail que des jeunes femmes peuvent être employées par centaines. Aussi la direction de l'usine a-t-elle prévu des garderies, des pouponnières, des jardins d'enfants où les «tout-petits» seront surveillés par des assistantes sociales et chaque jour examinés par des médecins...

\*

Chaînes de production fonctionnant sans trêve, machines à percer, à revêtir, à perforer qui, sans arrêt, font entendre leurs voix sonores, presses à découper ou à emboutir dominant les halls de leurs masses impressionnantes, milliers d'ouvriers et de techniciens ne ménageant ni leur temps, ni leur peine, toute la puissance de ce formidable ensemble n'a qu'un objectif: façonner la matière première, l'animer et mettre au monde, dans des temps étonnants de brièveté, des bombardiers qui se classent au premier rang des aéronautiques modernes.

A peine achevés, ces géants des airs quittent l'usine. Sur l'aérodrome voisin, des pilotes d'essais attendent les nouveaux venus: essais des moteurs au point fixe, essais en vol... Trois jours après leur mise au monde, les bombardiers peuvent être dirigés vers les unités, où leur vitesse et leur rayon d'action permettront aux équipages qui les monteront de remplir en pays ennemi les missions données par le commandement.

## Une arme nouvelle:

(Fin.)

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'atterrissage 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 pos-

## Chronique militaire.

### L'Infanterie de l'air au feu

sedant 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'atterrissage, 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, factuellement 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'atterrissage sont transportées soit par gros porteurs, soit par planeurs remorqués en vol, puis lâchés en altitude à 50 ou 80 km du lieu d'atterrissage. 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 «l'enveloppement vertical», les parachutistes agissent au début généralement seuls, occupant 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'atterrissage 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.

Cap. Ernest Naef.

## Le développement du ski militaire en Suisse

A propos des championnats de ski de l'armée suisse à Davos,

6—9 mars 1942

L'Association suisse de ski, fondée en 1904, a donné rapidement son appui aux organisateurs d'épreuves militaires.

A l'occasion des courses de ski qui se disputèrent de 1905 à 1909 à Glaris, Zweisimmen, Davos, Engelberg et Andermatt, des épreuves réservées aux militaires furent organisées. Dix à cinquante soldats participèrent à ces courses qui étaient individuelles. C'est en 1909 aux courses nationales d'Andermatt qu'eurent lieu les premières courses de patrouilles. Ces épreuves se déroulèrent chaque année avec une participation de 15 à 35 patrouilles jusqu'au début de la précédente guerre.

La section militaire de l'Association suisse de ski fondée en 1911 reçut comme tâche de développer le sport militaire. En 1920, à l'occasion des premières courses nationales depuis le commencement de la guerre, des courses de patrouilles furent de nouveau comprises au programme. Chaque année nos patrouilleurs au nombre de 30 à 45 bataillèrent de tout cœur. En 1930, le nombre des patrouilles inscrites augmente assez considérablement. C'est ainsi qu'au concours d'Engelberg, 57 patrouilles militaires prennent le départ. En

1932 le nombre des patrouilles inscrites atteint 94. Une innovation est apportée en 1934 aux courses d'Andermatt. A côté de la course de patrouilles habituelle, les organisateurs mettent sur pied une épreuve d'estafettes; 34 équipes prennent le départ pour la course d'estafettes et 108 pour celle de patrouilles.

Aux courses nationales de Davos en 1936, le nombre des patrouilles est réduit à 75; 18 équipes seulement participent à l'épreuve d'estafettes. C'est à partir de ce moment que l'on envisage de séparer les courses civiles des militaires. En juin 1936, les délégués de l'Association suisse de ski décident d'organiser dorénavant séparément les deux sortes d'épreuves. C'est ainsi que les courses militaires eurent lieu à Grindelwald en 1938 et furent organisées sans liaison avec les courses nationales. 75 patrouilles prirent le départ et 15 équipes dans la course d'estafettes. Jusqu'en 1939, chaque homme s'entraînait librement en vue de ces épreuves. Sauf pendant des cours de répétition, les hommes étaient libres de suivre ou non les cours militaires de ski.

150 patrouilles participeront aux pre-

miers championnats suisse d'armée qui se dérouleront les 6, 7, 8, 9 mars à Davos. Ces 150 patrouilles se répartissent à peu près en un nombre égal de patrouilles «légères» et «lourdes». A l'occasion de ces épreuves, l'on prévoit pour la première fois une course individuelle de 12 km, avec une différence de niveau de 500 m. Les participants auront le paquetage de combat et auront un tir à effectuer (6 coups). Chaque soldat doit abattre deux buts. Tout objectif manqué entraîne la disqualification du coureur. Le participant, premier à la course individuelle sera nommé champion militaire; il obtiendra ce titre seulement s'il participe à la course de patrouilles dans la catégorie lourde. On compte pour la course individuelle sur une participation de 250 à 300 coureurs.

En ce qui concerne la course de patrouilles, des épreuves éliminatoires ont lieu actuellement dans toutes les unités. Les meilleures patrouilles participeront aux championnats d'armée. 1000 patrouilles environ sont à l'entraînement et Davos n'aura encore jamais eu l'occasion d'organiser des concours si importants.