

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 17 (1941-1942)  
**Heft:** 51

**Artikel:** Les ailes au feu [Schluss]  
**Autor:** Naef, Ernest  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-713111>

### **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>**

## Les ailes au feu

(Suite et fin.)

### Les missions capitales et périlleuses de l'observation aérienne

#### Un labeur incessant!

C'est du travail quotidien, permanent, régulier, méthodique, **technique**, des observateurs aériens, labeur de haute précision et de minutie, que dépend le succès ou l'insuccès d'une opération stratégique ou d'une entreprise tactique. Grâce aux progrès scientifiques réalisés, l'aviation d'observation est le véritable œil du haut commandement. Elle est la collaboratrice **indispensable** du G.Q.G., chargée de voir à des centaines de kilomètres, de déceler tout ce qui peut être instructif de connaître, de dresser presque quotidiennement l'image exacte de la vie et des mouvements des troupes de l'ennemi. Les reconnaissances aériennes, arme essentielle du renseignement, contribuent à la mise au point de toute offensive.

Cette exploration n'est pas l'œuvre de profanes. L'observateur aérien, véritable officier d'état-major, doublé d'un photographe émérite, doit disposer d'une formation tactique exemplaire. Elle comporte un bagage important de connaissances précises, très étendues, non seulement sur l'organisation des troupes amies, mais aussi sur celle de l'armée adverse, sur l'emploi des diverses armes et sur leurs procédés d'emploi dans la bataille. L'observateur doit en outre posséder une connaissance et une compréhension parfaites des procédés d'exploration aérienne, un entraînement rigoureux à l'utilisation du matériel technique de bord, entraînement poussé à un degré tel que les diverses opérations mécaniques à effectuer dans la carlingue — tel le mitrailleur à sa pièce — soient passées à l'état de réflexes, laissant ainsi à l'esprit toute sa liberté d'action pour **voir, concevoir et décider**. L'observateur doit enfin posséder une habitude de l'air, une expérience du vol qui lui permettent de résoudre toutes les difficultés susceptibles d'apparaître inopinément. En bref, s'il faut plusieurs semaines pour former en guerre un aviateur de combat, il en faut de plus longues encore pour former un observateur aérien, doué de hautes connaissances techniques, tactiques et générales, d'une volonté opiniâtre, d'un sang-froid robuste, d'une initiative réfléchie, d'une hardiesse et d'une perspicacité à toute épreuve!

#### Dans le ciel de l'ennemi.

Chaque nuit, et quotidiennement au petit jour, les avions d'exploration s'envolent, généralement isolés, dans le ciel ennemi. Ils emportent à leur

bord de véritables techniciens. Les conditions actuelles de l'aviation, vitesse considérable des avions, précision de tir de la D.C.A. adverse obligeant à voler à des plafonds élevés, camouflage terrestre de l'adversaire, etc., ne sont pas faites pour faciliter les travaux des observateurs-photographes. Grâce à la photographie moderne, le cliché aérien enregistre aujourd'hui nombre de détails invisibles à l'œil néanmoins exercé de l'observateur. C'est le cas de dénivellations insignifiantes décelant de travaux importants souterrains. A l'atterrissage, le cliché aérien est minutieusement examiné, analysé, presque disséqué. Le grossissement d'une vue, l'utilisation particulière de la stéréoscopie, d'autres procédés scientifiques également, permettent de «lire» une photographie et d'en retirer toutes les précisions que contiendrait un rapport manuscrit détaillé. C'est pourquoi tel secteur précis, tel port, tel compartiment de terrain, sont photographiés à plusieurs reprises, quotidiennement, et pendant huit, dix jours successivement, photos prises à la même altitude et sous le même angle. Les travaux de l'adversaire se démasquent ainsi, ses intentions sont dévoilées et dictent au G.Q.G. adverse les décisions à arrêter, voire les bombardements aériens massifs à ordonner, les opérations offensives terrestres à déclancher.

Mais de tels résultats ne sont obtenus que par des équipes d'observation aérienne de toute première force, qui savent indiquer avec minutie l'étendue et la valeur des matériels accumulés, les travaux entrepris, l'importance des trafics ferroviaires, les faiblesses de tel secteur, la robustesse d'autres, en bref d'équipages d'exploration qui savent **orienter** de façon rigoureuse exacte le haut commandement, en confirmant ou infirmant les renseignements parvenus par d'autres sources.

De telles missions, on ne le dira jamais assez, exigent des équipages spécialisés, des actes de dévouement qui vont jusqu'à l'extrême limite des possibilités physiques et morales, jusqu'à l'extrême limite de la volonté et de l'abnégation. Il ne s'agit alors pas de raids pratiqués dans la seule préoccupation des émotions sportives qu'ils peuvent dispenser, mais de vols dirigés, fructueux, imposant une tension nerveuse extraordinaire.

C'est ainsi que dans les forces aériennes allemandes, britanniques, italiennes ou russes, sans omettre les aé-

ronautiques de l'Amérique et du Japon, des escadrilles d'observation opèrent inlassablement des vols de reconnaissance et d'exploration sur les territoires ennemis, s'infiltrant à des centaines de km., bravant les intempéries et les bourrasques, la défense aérienne adverse, fournissant à l'état-major une précieuse documentation sur les opérations qui se déroulent sur terre ou dans les airs.

#### L'antenne des armées modernes.

Le travail des observateurs aériens, et celui des services photographiques spécialisés, parviennent à des réalisations étonnantes. Il est en effet possible de dresser, en un minimum de temps, et de tenir quotidiennement à jour, des tableaux d'ensemble, non seulement de portions de front, mais de fronts entiers, à l'échelle désirée, tableaux d'une valeur pratique inestimable. Mais l'observation aérienne agit également sur la ligne de feu, pendant le combat, et renseigne le commandement à l'échelon de la division ou du régiment, maintient le contact avec les formations motorisées cuirassées, joue d'heure en heure le rôle d'une véritable antenne de direction. Il n'est pas inutile de souligner que cette branche de l'aviation militaire a subi les mêmes transformations, depuis quelques années, que les autres activités réservées aux forces aériennes. Si le matériel technique s'est encore infiniment amélioré, si les procédés ont bénéficié aussi des découvertes scientifiques récentes, le personnel volant s'est lui aussi fortement perfectionné. L'observateur n'est plus seulement le combattant courageux et décidé de 1918. Il est passé au rang du **détective de l'espace** qui inspecte l'ennemi de son avion, en transmettant à l'arrière le résultat de ses observations. Et de ce résultat dépend le succès d'une opération qui peut intéresser des corps d'armée entiers, et décider même du sort d'une bataille.

Ce labeur de l'observation aérienne, passée au rang d'une véritable science, ne constitue d'ailleurs pas une application de principes nouveaux, mais uniquement une mise en pratique de principes anciens, adaptés aux moyens modernes. De tout temps, le commandement a recherché le renseignement. Mais le renseignement moderne doit parvenir rapidement au G.Q.G., il doit être infiniment plus complet et précis que précédemment, il doit être à même d'orienter la décision à prendre dans telle ou telle direction, selon les

R. GSCHWIND & C<sup>IE</sup>  
OBERWIL-BASEL



SCHAUFEL- UND  
SPATENFABRIK

### Betr. Pflege Ihrer Uniform

Fr. 6.40 kostet die ganze Uniform,  
tadellos chem. gereinigt und fein gebügelt  
Fr. 6.20 der Offiziersmantel, tadellos chem. gereinigt u. gebügelt  
**Färberei und Chem. Waschanstalt A.G.**  
Wädenswil-Zürich Tel. 95 60 58

Färberei und chemische Waschanstalt  
**Jos. Gisler, Solothurn**  
Fabrik: Bielstraße empfiehlt sich bestens Telefon 2 25 42  
Militär Ermäßigung 20%



**Blauband Tabak**

40,45,55 cfs



### AUGENSCHUTZ

für alle Zwecke  
besonders für Schweißer  
viele Modelle



M. Hefermehl - Bern

Dalmazirain 4



Wenn Sie neuerdings ein-  
rücken müssen, dann ver-  
langen Sie bitte unsern  
**MARS-KATALOG.**

Er zeigt alles was für Sie an  
Schreibmaterialien u. Kon-  
trollen nützlich sein wird.

**MARS-VERLAG BERN**  
Marktgasse 14

### Ord. Pistole

zu kaufen gesucht.

Offerten unter Chiffre Nr. 1713  
an Aschmann & Scheller A.-G.  
Abt. Annoncen, Zürich 1.



Salat! .. ohni Oel!? — — — Mir hât de Hauptme au g'sait,  
meh Salat müeß uf de Lade! Ich ha dr „SAIS“ telephoniert —  
Züri 26993 —. Die hât mer e Chorbfläsche voll vo dere neue  
Salatsoose g'schickt. Ich säg dr: eifach prima!

„Salat-Sauce SAIS“ oel- und fettfrei, in Literflaschen und in Korbflaschen à 10 und  
20 Kilo kann von den Einheiten direkt bezogen werden, da es sich um ein mar-  
kenfreies Produkt handelt.



Diese Zeitschrift wurde ge-  
druckt mit den Farben von

**Gebr. Hartmann A.G.**

Druckfarbenfabrik  
Zürich-Oerlikon

conditions de l'heure, les moyens à disposition. C'est dire que celui qui donne le renseignement ne saurait être un simple automate, mais bien un cerveau équilibré, un spécialiste de la factique, technicien de ce qu'on dénomme l'art militaire.

C'est pourquoi un effort considérable est donné, actuellement encore, dans le cadre des aviations des belligérants, pour perfectionner encore et toujours la formation de spécialistes-observateurs, admirablement instruits et entraînés à leurs missions combien délicates et ardues. Aux côtés des aviateurs de chasse et de bombardement, les observateurs — ces yeux de l'armée — représentent un corps d'élite, dont le travail silencieux, opiniâtre, accompli dans l'isolement, est d'une valeur capitale. Il convient de ne pas l'oublier, car il explique — souvent — le sort réservé à tel ou tel engagement dans les opérations en cours.

Cap. Ernest Naef.

## Simple histoire

J'ai passé l'été là-haut, dans la montagne. Avant de monter, j'avais bien entendu dire que ça n'allait pas tout seul par le monde, mais en travaillant, la guerre et tout ça, je n'y avais plus pensé. Dans les premiers jours d'automne, il me fallut descendre un matin dans la vallée pour aller au dépôt de fromages. Alors, après le salage, j'ai pris mon rasoir et mon savon vers le coin de la fenêtre. Comme je me rasais arrivent deux gamines, les cheveux ébouriffés et les joues toutes rouges.

«Qu'est-ce qu'il y a?» — «On va vite chercher le père qui est à l'alpage, il faut qu'il parte à la frontière!»

J'ai vite eu fait ma barbe, je vous garantis, et puis j'ai couru au prochain chalet pour aviser Gustave. Ça lui a aussi donné un coup. Là-dessus on a décidé de tout lâcher pour arriver à temps. J'étais bien embêté, à cause de l'alpage qu'on m'avait confié, parce que fous, par là en haut, on était des défenseurs de la patrie. En route! Trouver un remplaçant. J'en ai trouvé un, un vieux. La volonté c'est pas ce

qui manquait, mais pour les gros travaux... Enfin. Aussi j'avais bien du souci en arrivant à la maison. Pendant tout l'été je n'avais vu personne de chez moi. Ma femme avait préparé l'équipement. Ça n'a pas tardé. J'ai dit adieu à la femme et aux enfants. Suffit.

Sur la maison d'école on voyait les grandes affiches de mobilisation. Le train était parti. J'ai trouvé une auto. En route j'ai rencontré des gardes-malades; il m'a semblé qu'il faudrait faire bonne connaissance — on ne peut jamais savoir.

Sur la place de rassemblement on s'est serré la main. Un quart d'heure plus tard j'avais déjà mis mon tablier de cuisinier. Au cantonnement, chambard de tous les diables; les copains dormaient les yeux ouverts, comme les lièvres. Le lendemain, il m'a semblé que j'étais déjà depuis longtemps au service. Mon devoir est maintenant de servir la patrie, en brave soldat — et pourtant j'avais bien du souci. Jusqu'à ce que la femme m'ait écrit que le vieux était à l'alpage avec un gamin de l'école. Alors ça va. F. Gertsch.



## Una squadriglia di 1000 bombardieri

(Continuazione.)

Come si presenterebbe questa gigantesca battaglia? La lotta per la supremazia nel cielo, che si traduce con degli scontri di giorno tra velivoli da combattimento, non ha ragione di essere che se essa precede un tentativo di azione terrestre o navale, o terrestre e navale combinato. Se si escludono queste ipotesi, bisogna ammettere che gli avversari preferiranno adottare la formula dei bombardamenti di massa notturni. Gli avvenimenti sorpassano di gran lunga tutto quello che l'immaginazione aveva potuto concepire prima dell'inizio delle ostilità, così ci abituiamo al fantastico nel vero senso. Ma nello stesso tempo bisogna diffidare dell'abuso dei qualificativi.

Che cosa vogliono dire «voli di massa»? Mentre che si potevano in epoche non lontane considerare come operazioni definitive quelle che raggruppavano più di cento apparecchi, si deve ammettere ora che un attacco di mille velivoli non è nel campo dell'irrealizzabile.

Ma se si ammette generalmente che mille velivoli possono essere lanciati sullo stesso obiettivo, si realizzano male le prodigiose difficoltà che si hanno da sormontare per condurre a buon

termine un'impresa di questo genere.

Si vedrà ora come, in teoria, le cose si passano.

Il comando delle forze aeree riceve l'ordine di organizzare una spedizione di grandissima ampiezza su territorio nemico. Si preoccupa avantutto di riunire il materiale disponibile, ciò che non è sempre facile anche per un'aviazione potente. In secondo luogo fissa una data che corrisponderà alle condizioni meteorologiche le più favorevoli, sebbene le previsioni stabilite dalle osservazioni costituiscano dei segreti militari e non siano sempre raccolte con facilità. Bisogna notare ad esempio che i grandi voli di notte, i più importanti, si svolgono sempre in periodi di luna piena.

In seguito, si tratta di stabilire un orario. E' uno dei lavori più complicati e delicati. Infatti nessuna aviazione è in grado di allineare mille apparecchi dello stesso tipo, ossia che posseggano la medesima velocità di crociera. E d'altra parte non si possono far decollare mille apparecchi da uno stesso aerodromo. Poi bisogna tener conto delle diverse velocità delle squadriglie, della lunghezza del percorso che ognuna di esse dovrà compiere e che può andare dal semplice al doppio e infine del regime dei venti che le squadriglie

incontreranno e che necessariamente non saranno gli stessi per ogni squadriglia, siccome ognuna, essendo decollata da una base diversa, si dirigerà sullo stesso punto seguendo vie convergenti.

Importa poi che le ondate di bombardieri si succedano sull'obiettivo a intervalli regolari e molto vicini.

Il minimo errore nei calcoli e nella esecuzione può provocare delle catastrofi all'infuori anche dell'intervento della difesa nemica. Recentemente, due velivoli di alto tonnellaggio si sono scontrati in volo e vennero ritrovati l'indomani. Erano caduti non lontano dall'obiettivo che dovevano raggiungere.

Se si tratta di un volo notturno a lunga distanza non si farà appello alla caccia di accompagnamento, salvo che in una certa misura, per assicurare la protezione dei velivoli sulla via del ritorno e nelle vicinanze dei terreni di atterraggio. Noi ci occuperemo dunque solo dei velivoli che debbono effettivamente partecipare ai bombardamenti.

Supponiamo che tutti i dettagli summenzionati siano stati regolati e che si disponga di una forza di mille velivoli pronta a partire. Abbiamo 900 bimotori medi, capaci di trasportare mille