

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 8 (1941-1942)
Heft: 6

Artikel: Chronique militaire
Autor: Naef, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-362857>

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: 04.04.2025

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

wie sie sich die Entwicklung des Schadens zu denken haben. Das muss der Uebungsleiter tun. Dabei hat sich die Methode der aktiven Mitarbeit beim Aufbau der Uebung sehr bewährt. Dadurch, dass der Schiedsrichter im Rahmen des Ganzen selbständig und initiativ wirken kann, erhält er Freude an der Arbeit und strengt sich gewaltig an. Dies erleichtert ihm dann die Arbeit während der Uebung. Er ist vollständig im Bild über die Ereignisse, die angenommen sind, und kann deshalb

viel souveräner seine Schiedsrichteraufgabe erfüllen. Er kann sein Augenmerk auf alle technischen Details bei der Truppe, deren Verhalten und ihre Disziplin richten.

Auf diese Weise kann bei einer Uebung sehr viel Material zusammengetragen werden, das gestattet, eine Wertung der Führung und der Truppe gestattet. Das Wichtigste dabei ist, aus der Uebung die Lehren zu ziehen und sie nachher anzuwenden. Deswegen macht man die Kp.- und Bat.-Uebungen.

Chronique militaire Par le Cap. Ernest Næf

Sous le ciel des océans...

Les porte-avions au combat.

L'aviation maritime prend aujourd'hui une valeur capitale, qui égale l'importance acquise en 1940 et 1941 par les forces aériennes terrestres. Les tâches, les missions, l'utilisation au feu de l'hydraviation et de l'aviation embarquée, sont néanmoins peu connues. Certains faits précis d'avant-guerre ne manquent pas, cependant, qui disent avec éloquence les possibilités naissantes des « ailes navales ». Ce furent en 1930, puis en 1933, les raids massifs d'hydravions italiens Savoia, commandés par le maréchal Italo Balbo, à travers l'Atlantique Sud et l'Atlantique Nord. Performances aéronautiques qui constituèrent des bancs d'essais de tout premier ordre. En 1937, les aviateurs japonais Ihinouma et Tsukakoshi réalisaient les premiers, en 94 h. 13 min. de vol, la liaison aérienne Tokio—Londres sur un monomoteur *Mitsubishi* de 550 CV., prototype du fameux appareil de bombardement léger japonais, dont la marine de l'Empire du Soleil Levant est largement dotée. En 1937 encore, les forces aériennes maritimes françaises effectuaient de grandes manœuvres d'outre-mer, parcourant 800'000 km., effectuant des croisières en Indochine, à Madagascar, en Afrique Orientale Française; la traversée de la Méditerranée fut accomplie en vol de groupe par 76 multimoteurs marins.

En avril 1935, à l'issue de manœuvres navales, l'amiral américain Stanley fit des déclarations qui apparaissent actuellement prophétiques. Non sans avoir souligné la valeur des porte-avions, « beaucoup plus efficaces qu'une base à terre en cas de bataille navale », l'amiral précisa que l'aviation maritime était à même de régler le tir des bâtiments de ligne, d'assurer l'observation de la flotte ennemie, de faire la chasse des torpilleurs, de « consolider la sécurité de la flotte au mouillage ». L'amiral Stanley conclut: Toute la flotte, si bien équipée soit-elle, se trouvera en difficultés considérables si elle manque d'aviation maritime, lorsque — même en présence d'unités moins puissantes — elle devra engager le combat contre une hydraviation adverse résolue et active.

En fait, dès 1935, l'hydraviation s'affirma dans l'éclairage des escadres et la protection des convois. Il y a sept ans, elle demandait déjà des croiseurs aériens de 25 tonnes, doués de 30 h. d'autonomie et de 6000 km. Dans certains pays, on ne sousestima nullement le rôle naval de l'aviation, l'importance des appareils spéciaux d'aviation embarquée. On s'employa à former, non seulement le matériel indispensable, mais encore les cadres supérieurs de cette arme alors nouvelle: l'aéronautique maritime. Cette dernière, par sa présence dans le combat naval proprement dit, bouleversait les notions tactiques sur l'éclairage, la recherche, la concentration, voire même la formation de combat. En effet, les bâtiments de guerre comptent leurs évolutions en minutes, alors que les avions les calculent en secondes.

L'essor des ailes navales.

Dans tous les pays, on se mit en chantier pour réaliser des prototypes d'appareils aptes aux missions maritimes. On étudia d'une part les particularités d'une aviation embarquée sur porte-avions, pour la chasse, la reconnaissance, le bombardement — le porte-avions étant un véritable aérodrome flottant d'envol et d'atterrissage —, d'autre part les conditions très spéciales des hydravions embarqués à bord de vaisseaux de combat, pour être « catapultés » en pleine mer. Enfin, une attention particulière fut réservée aussi aux multimoteurs marins, dénommés « flying-boats ». Les premiers appareils de ce type furent, en 1924, le *Short Cockle* anglais et le *Dornier-Wal* allemand. Les premières études portèrent sur les coques en alliage d'aluminium, les enduits et peintures destinés à éviter la corrosion. La construction britannique sortit tour à tour ses hydravions géants *Felixstowe*, *Calcutta*, *Sarafand* à six moteurs de 800 CV., *Short Singapour* à quatre moteurs — dont une escadrille fit un raid Plymouth—Gibraltar en 12 h. en septembre 1935 —, *Sunderlands*, quadri-moteurs militaires, enfin *Short Empire Canopus* et *Cabot*, ces derniers hydravions étant de 40 tonnes.

Aux Etats-Unis, la construction ne resta pas inactive, et sortit l'amphibie Sikorsky S. 42 «Oriental Clipper», quadri-moteurs de 2800 CV. qui accomplit la traversée San Francisco—Honolulu aller et retour, en avril 1935, soit 3840 km. Citons aussi le fameux hydravion *Maia* qui s'affirma en janvier 1938. En France, la série des *Latécoère* et le fameux «Lieutenant-de-Vaisseau-Paris» s'imposèrent aussi, alors qu'en Italie l'hydravion trimoteur *Cant Z. 509*, faisant suite à la glorieuse série des *Savoia*, donnait en mars 1938 la démonstration de ses moyens en s'attribuant huit records internationaux de vitesse.

Parmi les innovations les plus essentielles, il faut citer à l'actif de l'Allemagne la mise au point des moteurs à huile lourde. La construction des hydravions *Dornier Do. 18* (6000 km de rayon d'action) a été de pair avec l'achèvement des *Do. 17*, bombardiers doués de hautes performances. La coque en métal du *Do. 18* était spécialement renforcée pour le catapultage. Le premier type caractéristique de flying-boat allemand a été le *Dornier 24* de grande reconnaissance. Puis le *Do. 26* parvint à un rayon d'action de 9000 km. Muni de moteurs Junkers d'une puissance totale de 2400 CV. cet hydro offrait des flotteurs rentrants, d'un dessin tout à fait nouveau, se confondant avec le profil de l'aile. La firme allemande Blohm et Voss construisit également des hydravions de grande puissance à buts militaires, montés sur flotteurs, machines catapultables et très robustes. Notons, par exemples les *Ha. 139* et *Ha. 140*, appareils de reconnaissance et de torpillage.

Ces diverses constructions furent à la base des hydravions modernes de combat utilisés aujourd'hui, et dès 1941 surtout, sur les mers et les océans.

Les forces aéro-navales au feu.

En 1939 encore, les avis étaient fort partagés sur la doctrine d'emploi des flottes, en raison du développement des forces aéro-navales. Certains affirmaient qu'une aéronautique embarquée, transportée par des bâtiments de surface, ne constituerait qu'un danger relatif, car la surprise de l'attaque aérienne serait rapidement évanouie. D'autres, s'attachant au développement du rayon d'action et de la puissance offensive des appareils, annonçaient une transformation de la tactique des flottes de combat. La grande inconnue était en effet alors les moyens de défense anti-aérienne des bâtiments eux-mêmes, et leurs possibilités de réaction contre l'attaque.

Avant-guerre, on se posait la question de savoir quels seraient les résultats de bombardements de navires de surface. Car, à part quelques sous-marins coulés en plongée, comme le *Foucault* devant Cattaro, les annales maritimes de 1914 à 1918 ne fournissent aucune indication très nette à cet égard. Il est vrai que l'hydraviation était alors à ses débuts; les bombes de faibles dimensions n'offraient pas une force de pénétration suffisante.

Cependant, certaines expériences américaines sur des navires-buts donnèrent des résultats intéressants. La révolution grecque apporta aussi quelques indications, et permit de mettre en doute la thèse de l'invulnérabilité du bâtiment de ligne devant les attaques d'avions. Le croiseur révolté *Avéroff*, muni d'une paire de canons anti-aériens de 75 mm, avait pris la mer et fut attaqué par l'aviation. Le croiseur ne sortit pas indemne de l'aventure, mais put rentrer par ses propres moyens au Pirée, où l'équipage se rendit. Ce fut là, en 1935, le premier exemple d'une attaque aérienne intense menée contre un navire de guerre capable de se défendre. Néanmoins, cet événement n'apporta pas la solution complète du problème.

En 1935 encore, on se demanda s'il ne serait pas judicieux de mettre en ligne des autogyres de marine. Beaucoup pensaient que l'avion de bombardement idéal devrait pouvoir stopper à la verticale sur l'objectif avant de lâcher ses bombes. D'aucuns affirmaient «qu'en grande vitesse, un avion ne pourrait jamais atteindre à une précision de tir vraiment inquiétante». L'idée du bombardement en piqué perçait déjà, mais faiblement. L'autogyre, par contre, avait ses adeptes. Au nombre des expériences réalisées, rappelons celles de l'aviateur anglais Brie, le 5 janvier 1935, en coopération avec la marine italienne, au large de la côte, près de La Spezzia. L'autogyre du type *C. 30* s'envola et atterrit sur une plate-forme de 10 m., fixée à l'arrière du croiseur *Fiume*. Les exercices eurent lieu à des vitesses de 12, 18 et 24 nœuds. L'expérience ayant été concluante, le *Morning Post* imprima alors que «cet exploit laisse prévoir la disparition prochaine des navires porte-avions, car chaque croiseur pourra désormais embarquer et utiliser des autogyres». En fait, les expériences se poursuivirent. En février 1939 encore, la marine anglaise commandait pour son usage trois autogyres *La Cierva C. 40*. Mais les essais s'arrêtèrent là, et les porte-avions ne furent nullement supprimés.

Les porte-avions s'imposent.

On sait aujourd'hui la valeur pratique accordée aux porte-avions. Jusqu'en septembre 1939, ils n'avaient jamais été mêlés à une action de guerre. Mais depuis deux ans, leurs actions sont multiples. Les opérations de l'*Ark-Royal*, en Atlantique Nord, au printemps 1941, furent déterminantes. L'attaqué sur les îles Hawaï a prouvé que les porte-avions pouvaient opérer au grand large. Ce sont eux qui jouèrent également un rôle capital lors des débarquements japonais à Luçon, dans la presqu'île de Malacca, dans les opérations contre la Malaisie et ailleurs. Nombreux ont été les navires de guerre et les transports, de tous les belligérants, en Atlantique et dans le Pacifique, qui furent coulés par des avions envolés soit de porte-avions, soit de bâtiments de surface dotés de catapultes. L'usage de la catapulte a provoqué, grâce aux progrès réalisés, une hausse graduelle des tonnages admis

pour les hydravions de combat. Et c'est ainsi que les auxiliaires aériens des flottes ont affirmé de plus en plus leur importance, leur valeur combattive, leur mobilité.

Le porte-avions est actuellement l'arme moderne de l'aviation navale. Il est l'aéroport flottant capable de transporter des escadrilles entières sur toutes les mers, par tous les temps. Ce fut en 1935 que la construction des porte-avions fut entreprise sérieusement. Auparavant, les porte-avions transformés avaient commencé leur carrière maritime — c'est le cas du *Béarn* français — comme cuirassé ou comme croiseur. Mais le propre de la *base aérienne navale mobile* est d'être désormais un véritable arsenal, pouvant assurer la vie des escadrilles marines. 70 ou 80 avions doivent pouvoir y être abrités, ravitaillés, réparés, dans des hangars, des halles de montage, des ateliers dotés de l'appareillage le plus complet. Avions de chasse, de torpillage, de reconnaissance lointaine, de bombardement, y possèdent leurs équipes de mécaniciens, de techniciens, leurs équipages. Un porte-avions est en outre une véritable caserne, avec ses réserves de munitions, ses batteries d'artillerie anti-aérienne et de mitrailleuses lourdes, ses vastes réservoirs de benzine, d'huile et de mazout. En bref, un monde infini exigeant un personnel de plus de 1000 officiers, sous-officiers et soldats.

Dans la marine anglaise, citons notamment l'*Ark Royal*, le *Victorious*, l'*Illustrious*, le *Formidable*, l'*Indomptable*, le *Courageous*, le *Glorius*, le *Furious*, l'*Eagle*. Certains ont déjà subi le sort des armes. Dans la marine allemande, au début des hostilités, deux porte-avions modernes étaient en construction. Par ailleurs, la flotte du Reich a largement associé l'idée de la puissance aérienne à son armement naval. Chaque bâtiment possède ses avions «embarqués» et lancés par catapultes. En outre, l'Allemagne a su, en de multiples secteurs, créer des bases aéro-navales terrestres à sa forte hydraviation de combat et de torpillage. L'Italie n'est pas restée en arrière dans cet ordre d'idée. Ses bâtiments sont largement dotés d'aviation embarquée. Son hydraviation à bases terrestres

est extrêmement développée et robuste, grâce à ses appareils marins de grande classe, qui se signalèrent déjà en 1930 sur l'Atlantique Sud.

Quant au Japon, il dispose d'une «gamme» de porte-avions. Deux grands, au minimum, embarquent chacun 90 machines, deux autres 70, cinq autres 50 à 60. La caractéristique de ces navires est leur puissant armement défensif. L'aviation embarquée est aussi extrêmement nombreuse à bord des bâtiments de surface. Aux Etats-Unis, nous trouvons la série des *Yorktown*, *Enterprise*, *Wasp*, *Lexington*, *Saratoga*, — ces deux derniers disposant de 80 avions —, *Ranger* notamment. Et la flotte américaine possède également sur ses navires de combat, une hydraviation embarquée et catapultée.

Avions contre navires de surface.

La guerre a démontré que l'aéronautique maritime peut rétablir l'équilibre au profit d'une flotte de puissance inférieure. Mais la marine exige des avions de types plus nombreux que sur terre: observation, combat et chasse, grande reconnaissance, bombardement, torpillage, sont les missions des avions marins, des amphibies et des hydravions. Grâce au bombardement en piqué et aux projectiles perfectionnés, l'avion est devenu aussi dangereux que le sous-marin.

En décembre 1938, notre confrère *The Aeroplane*, de Londres, avait imprimé ces considérations prophétiques: «La maîtrise des mers peut désormais, sans avoir recours à la flotte, être assurée par les forces aériennes. La plupart des navires de guerre peuvent être mis hors de combat par des avions, même le plus puissant des cuirassés.» Et le vice-amiral allemand Groos écrivait en juin 1939 dans *Die Luftwehr*: «Les croiseurs, torpilleurs et contre-torpilleurs n'ont pas répondu aux espérances qu'on a placées en eux, parce que leur vitesse tactique ne suffit pas. C'est l'avion qui représente la meilleure solution, grâce à sa vitesse dix fois supérieure.»

La guerre semble donner raison aujourd'hui à ces avis exprimés en 1938 et 1939 en Angleterre et en Allemagne.

Werksabotage und ihre Bekämpfung Von Wm. Ernst Herzig, Olten

Im Monat Mai dieses Jahres können die Betriebswehren bereits die Tatsache ihres zweijährigen Bestehens feiern. Am 16. Mai 1940 erhielten die lebens- und landeswichtigen Betriebe unseres Landes den Befehl, sich gegen Sabotage, Spionage und Angriffe irgendwelcher Art zu schützen. Das Mittel dazu bildeten die in der Folge gegründeten Betriebswehren. Angehörige der Betriebswehr (BW) können nur Beamte, Angestellte und Arbeiter des zu schützenden Betriebes werden. Schwei-

zerische Nationalität ist Voraussetzung. Das Tragen der eidgenössischen Armbinde kennzeichnet den Betriebswehrsoldaten als Zugehöriger einer regulären Truppenformation. Ordonnanzfeuerwaffe ist das Gewehr Modell 89.

Die Aufgaben der BW haben sich in den vergangenen zwei Jahren nicht verändert. Als permanent einsatzbereite Truppe ist ihr gemäss den erhaltenen Befehlen nach wie vor der Schutz ihres Betriebes anvertraut. Die zahlreichen Verhaftungen