Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazetta militare svizzera

Band: 77=97 (1931)

Heft: 1

Artikel: A propos d'aviation militaire

Autor: Naef, Ernest

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-9964

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

führer an die Spitze. Denn in diesem Moment entscheidet entschlossenes Handeln. In mancher Situation kann wohl ein Unteroffizier, ein Gruppenführerstellvertreter, ein einzelner Mann den Impuls zu dieser letzten und entscheidenden Aktion in sich tragen. Seinem Wesen und seiner Stellung nach ist es Sache des Zugführers, das Beispiel zum Sturm zu geben. Nicht der bisweilen gepredigten komplizierten Anordnungen wegen, sondern ganz und allein weil das Beispiel des Zugführers jetzt Alles bedeutet. Das Aufschließen von Verstärkungen wird deshalb nicht abgewartet. Der Sturm ist immer abhängig von der Ausnützung eines günstigen Augenblicks, insbesondere hinsichtlich des psychologischen Momentes. Dieser Augenblick läßt sich nur vorn richtig werten. Darum heißt es ausdrücklich in Art. 237 E. R., Verstärkungen sollen nicht abgewartet werden. Mithin hat der Zugführer weder bei seiner hinten liegenden L. M. G.-Gruppe noch bei einer rückwärtsliegenden Reserve etwas zu tun. Der Zugführer führt jetzt vorne durch sein Beispiel.

Es läßt sich nicht bestreiten, daß die Haltung mancher Truppen während des Gefechtes in den Manövern der letzten Jahre sich verschlechtert hat. Wir denken weniger an einzelkämpferisch-gefechtswidriges Verhalten, als an ein drückebergerhaftes Sichgehenlassen in Anzug, Haltung, Art der Schußabgabe und andere Dinge mangelnder Selbstdisziplin. Zu einem großen Teil ist diese Erscheinung zurückzuführen auf das Gefühl in der Truppe, im Gefechte gesichert zu sein vor den Blicken des Zugführers, der weit hinten liegt auf einer Art Kommandoposten, wo er weder den Zug taktisch führen, noch ihn moralisch in der Hand behalten kann. Der Zugführer hinten ist im Nu selbst nicht mehr Soldat, und ehe er dies erkennt, führt er auch keine Soldaten mehr.

Der Standort des Zugführers ist auch im modernen Kampf dort, wohin ihn das Gewissen des Mannes stellt. Und dies ist mit Ausnahme einer verhältnismäßig kurzen Zeit — nach der Entfaltung und während des ersten Feuerschutzes — in der Gruppe der ersten Kämpfer. Darum heißt der Leutnant Zug*führer*.

Major i. Gst. *Karl Brunner.*

A propos d'aviation militaire.

Par le Premier-Lieutenant *Ernest Naef*, Cp. Mitr. Car. IV/9, Lausanne.

Quand on examine la question de la cinquième arme, comme d'ailleurs celle de la navigation aérienne dans son ensemble — nous ne parlons ici bien entendu que du plus lourd que l'air — il ne faut pas perdre de vue que si les progrès des ailes sont certains, nettement démontrés, mathématiques, incontestables, il reste ecpendant un élément encore imprévisible: c'est la date, ou mieux l'époque à laquelle ce progrès sera tel que le nouveau moyen de transport, que l'arme créée par le conflit de 1914, puissent être considérés comme parvenus au point

d'évolution quasi définitif qui est celui, aujourd'hui, de l'automobile et du chemin de fer. En avons-nous pour cinq, dix ou vingt ans ? Le progrès de la construction aéronautique sera-t-il lent et continu ? Subira-t-il des temps d'arrêt considérables pour franchir ensuite plusieurs étapes d'un seul bond ? On n'en sait encore rien. Et, en ignorant ce détail cependant assez important, on doit, tout en gardant aussi dans l'avenir une foi inébranlable, s'appliquer à un effort qui puisse, sans jamais être inutile, s'ajuster toujours aux possibilités de demain, de l'avenir. Il faut être, dans ce domaine, à la fois hardi et prudent, audacieux et sage! Telle fut d'ailleurs la politique aérienne suivie chez nous dans le domaine de la défense nationale, à la suite du vote par les Chambres fédérales, d'un crédit spécial de vingt millions.

Tout en équipant notre aviation de matériel moderne et puissant, on eut soin d'échelonner sur plusieurs années l'acquisition de nos machines, ce système permettant en effet de pouvoir, s'il le fallait, et si la technique l'exigeait, obtenir un matériel plus perfectionné encore. On le voit, ce problème était d'importance et dans le cadre de notre armée il parait avoir été résolu de manière très heureuse.

* * *

Les récentes manœuvres de la Ière division, comme celles de la IIIe division, ont précisé par la pratique la valeur de l'aviation. Lorsque le Français Michelin lança son appel, désormais légendaire, en 1914, au début des hostilités, en proclamant haut et ferme: «Notre avenir est dans l'air», on ne crut pas devoir attacher, tant dans les milieux politiques que militaires, un intérêt très vif à ce cri d'alarme. En 1914, les ailes étaient encore bien frêles. . . . mais la guerre se chargea de leur accorder une robustesse imprévue en un laps de temps particulièrement court.

En 1918, lorsque les baïonnettes devinrent à nouveau «un instrument de parade» après avoir été une arme de combat, les pays belligérants avaient tous conscience de la puissance acquise par l'avion sur le champ de bataille. En Suisse cependant, si l'on ne doutait pas entièrement, l'opinion publique n'était sans doute pas orientée à cet égard, et elle ne prêta qu'une attention distraite à l'organisation et à l'activité de l'aviation militaire. Organiser et créer chez nous une «arme de l'air» pensait-on dans certains milieux, c'est dépenser des sommes considérables pour ne retirer qu'un bénéfice problématique. On ne donna donc longtemps à notre aéronautique que des possibilités utopiques. Néanmoins, hors de nos frontières, l'aviation gagnait en développement; des manœuvres aériennes d'une certaine envergure, et dont nous avons parlé ici-même, se déroulèrent en France, en Angleterre, La Belgique organisa, par exemple, des concours d'avions de chasse. Bref, tous les pays créaient des escadrilles nouvelles, entrainaient la troupe à travailler avec l'arme ailée.

Nos milieux aéronautiques s'émurent d'un tel état de fait, un

mouvement général se dessina auquel la presse prèta son appui. Et ce fut enfin le vote décisif des vingt millions dont nous parlions plus haut. A la suite des manœuvres de divisions de cette année, nous devons reconnaître que toutes les affirmations théoriques qui furent énoncées, et dont nous avons donné, à plus d'une reprise dans ces colonnes, des résumés et des exposés aussi détaillés que possible, ont été démontrées justifiées.

L'aviation est bien une arme importante, indispensable même dans le cadre de notre défense nationale, et son utilité est désormais prouvée; un tel résultat est à relever, et il est d'autant plus réjouissant qu'il accorde à notre armée des possibilités nouvelles et par conséquent une force mieux définie.

* * *

Donner à nos hommes, à nos bataillons, la faculté de «travailler» en collaboration plus ou moins précise avec la cinquième arme, dans les différents exercices tactiques, dans les manœuvres de nos cours de répétition, devient bien une exigence, une obligation. Il est donc très heureux que cette collaboration soit devenue cette année réalité et qu'elle ait obtenu d'ailleurs des résultats instructifs à plus d'un titre. Le simple soldat a saisi, dès la première heure des manœuvres, l'utilité du plus lourd que l'air. Le soldat put se rendre compte de l'activité de la troupe d'aviation et il acquit la conviction que les airs n'étaient plus désormais un espace «libre».

Les deux tâches essentielles accomplies au cours des manœuvres par notre cinquième arme furent, d'une part, la chasse, et, d'autre part, l'exploration aérienne. Le rôle des appareils de chasse est fort important; les avions de combat ont différentes missions: Tout d'abord protéger le travail des avions d'observation et de réglage d'artillerie, attaquer et détruire les avions ennemis de toutes natures; soutenir, enfin, l'action des troups terrestres en combattant à très faible altitude, en mitraillant les colonnes de marche des troupes adverses, les convois de ravitaillement. L'exploration aérienne est une tâche de toute utilité aussi, et de cette exploration peuvent résulter des rapports et des renseignements de premier ordre à l'usage des états-majors. Au cours des récentes manœuvres, nos compagnies d'aviation, d'observation, en plus de certains réglages d'artillerie, se sont adonnées à de multiples tâches d'exploration au-dessus du secteur adverse. Par prescription spéciale, les appareils ne devaient pas voler au-dessous de 300 mètres, afin d'éviter tout accident, notamment aux unités montées. Mais il est certain qu'au combat, ces reconnaissances s'effectueraient aussi, si la mission l'exige, à très faible altitude, soit en vol «rasant». Les mitrailleuses de ces avions auraient alors des effets particulièrement meurtriers sur les troupes attaquées à l'improviste; elles ébranleraient le moral des unités attaquées, et causeraient, en outre, des vides et des pertes sensibles dans les bataillons et les escadrons assaillis. La riposte terrestre

n'aurait guère le temps d'être mise en action et ce sera à l'avion de chasse, en l'occurrence, d'assurer la protection des secteurs les plus menacés.

* * *

En reprenant le résumé des manœuvres de la Ière division, dès le début des opérations, on remarque tout d'abord que le parti bleu perdit en une seule journée 40 appareils, abattus par l'aviation de chasse du parti rouge. C'est à dire que les 20 machines de ce parti furent jugées abattues à deux reprises, dans la même journée du lundi 8 septembre.

Cet exemple démontre combien fut grande, non seulement l'activité des avions de chasse, qui poursuivirent sur tout le front les avions d'observation du parti bleu, mais aussi l'activité générale des forces aériennes. Il est vrai que le parti bleu disposait intentionnellement d'un matériel déjà ancien, utilisé désormais dans notre armée pour l'entrainement, soit de biplans Fokker D VII et de biplans Haefeli D. H. 5. Nous voyons dans cette démonstration une preuve évidente de l'infériorité dans laquelle nous aurions été, en cas de guerre, si le crédit de vingt millions n'avait pas été accepté par les Chambres. Car le parti rouge avait été munis entièrement des nouvelles machines dont nous disposons: biplans Fokker C V et Potez, et monoplans de chasse Dewoitine 19 et 27. Cette supériorité écrasante de l'aviation de rouge sur celle de bleu a donc été due pour beaucoup au matériel utilisé dans l'un et l'autre camp.

Il s'agit là d'un avertissement qu'il ne faut pas méconnaître; en cas d'une attaque de notre territoire, notre aviation aurait à soutenir le choc d'une très forte aéronautique adverse et c'est alors que nous comprendrions toute la valeur de nos *Dewoitine* et des *Fokker C V* d'observation.

Parlons en terminant de la question du «camouflage» contre avions. A cet égard il est évident, que la grande majorité des hommes n'ont encore que des notions très primitives sur les possiblités visuelles des observations aériens. Se dérober à la vue des avions ennemis, demande de la part d'une troupe, une instruction spéciale et un entrainement. Il y a donc encore lieu d'instruire nos hommes dans ce domaine. Masquer, par exemple, une voiturette de mitrailleuse ou de fusil-mitrailleur et son cheval par quelques branches et de la verdure fixées, les unes au bât, les autres aux roues de la charrette ou à la bâche, est une plaisanterie.

Nous croyons qu'il ne serait pas inutile, lors d'un cours de répétition de détails, par exemple, de consacrer un jour ou deux à cette question de toute importance: exercer le camouflage, l'art de suivre des cheminements, ne laissant point de traces révélatrices sur le sol, etc., autant de sujets encore quasi-inconnus de notre troupe. Il s'agit là d'expériences qu'il est préférable de faire en temps de paix, car au feu, notre inexpérience risquerait de nous coûter cher.

En résumé, notre aviation a pris corps désormais dans l'esprit de nos hommes, constatation certes réconfortante et réjouissante à plus d'un titre.

La personalità militare di Giovanni Battista Quadri.

Maestoso nell'aspetto, marziale nel portamento, tenace di propositi, pronto nel percepire, ricco di espedienti, preciso nei giudizi, definitivo nelle sentenze, pratico nei comandi, austero in tutto ciò che fosse suo dovere, Giovanni Battista Quadri era il tipo più caratteristico della personalità militare, che distingue le sue azioni per chiarezza, precisione e compitezza.

Poichè, G. B. Quadri, prima che Padre, Organizzatore e Legislatore della Repubblica ticinese, fu uomo d'armi, offrendo il suo braccio e la sua spada sui campi d'Italia, nei magnifici eserciti di Napoleone, dove servì in modo distinto e fu sempre onorato e rispettato, come lo comprovano i numerosi attestati che ritirò dai suoi superiori quando lasciò il servizio.

Nato e cresciuto in queste nostre ridenti contrade, appartenne sempre a noi ed a Magliaso, nei pressi del quale suo padre aveva acquistato, colla cittadinanza e coi diritti patriziali, il castello dei Vigotti, ai piedi del monte e di fronte al lago.

Di nobile casato comense, insignito del titolo di Barone dal vescovo di Como prima, e poi confermato dagli Imperatori di Germania, nutrì e continuò le tradizioni militari della sua famiglia, i cui antenati occuparono sempre posti cospicui sia nell'esercito come nella politica.

Suo nonno era colonnello di Reggimento; un prozio ufficiale ingegnere al servizio del Principe Eugenio di Savoie; il padre tenente della Guardia.

Così, lasciato il foro e preferendo le armi, il Quadri entrò diciottenne al servizio del re di Napoli, dove la sua ardente capacità gli acquistò in men di due anni il grado di Maresciallo di corte e lo mise a contatto della nobiltà, guadagnandosi la stima universale ed in isposa una nobile napoletana damigella della regina. Il suo fortunato matrimonio gli sollevò però di contro l'invidia dei potenti.

E così che G. B. Quadri, obbligato ad abbandonare il reame di Napoli, passò nelle file del Buonaparte. Ivi mostrò le sue migliori qualità di soldato. Per l'attività sua esemplare, incurante d'ogni disagio, primo sempre in ogni impresa di lavoro e di ardimento, acquistò ben presto le grazie di Napoleone. A 21 anno il Grande Generale lo creava colonnello pei suoi meriti sul campo di battaglia.

Dell'attività militare di questo giovine ed aitante colonnello poco o nulla ci resta. La passione politica, di più l'amor di Patria, lo richiamò subito al suo Paese, dove il destino lo fece ministro di grandi cose.

Lasciata la carriera militare, non si nascose però mai in lui il brillante ufficiale di Napoleone.