

Troupes de l'aviation de l'armée - Sur le terrain, partie 1

Introduction

Cet article traite de l'organisation et du fonctionnement d'un service de vol en conditions de terrain.

Un service vol

Une escadre aérienne se compose d'un état-major d'escadre et d'un nombre variable d'escadrons, qui peuvent être soit des escadrons de chasse, soit des escadrons de reconnaissance. De plus, une section photo et un certain nombre de sections radio sont incluses.

Un état-major départemental est composé (à la manœuvre d'automne 1935) de : 1 chef, 1 adjudant, 1 scribe, 2 ordonnances automobiles, 1 chauffeur et un détachement radio de 4-5 hommes. Le matériel roulant comprend : 1 voiture de tourisme, 2 motos (avec banquette arrière) et 1 voiture radio.

Un escadron se compose d'un échelon volant et d'un échelon mobile. L' échelon de pilotage comprend du personnel : 1 aviateur par machine, et dans le cas des machines de reconnaissance également un observateur par machine. Les aviateurs et les observateurs sont des commandants de grades différents. Un escadron de chasse se compose de 12 à 15 avions, tandis qu'un escadron de reconnaissance compte 8 à 12 avions. (Le nombre d'avions provient de la Source 1 et indique donc l'organisation théorique vers 1936.)

Un échelon roulant comprend par personnel : 6 à 8 commandants de divers grades, 1 officier machine ; 15 à 20 artisans de réserve I (égal aux sergents) ou II (égal aux caporaux) et environ 80 soldats pour aider les artisans, conduire les véhicules à moteur et participer à la défense rapprochée des aérodromes. L'échelon roulant se compose d'environ 30 véhicules à moteur ¹⁾, sur lesquels sont transportés du personnel, des pièces de rechange, du carburant, des munitions, des outils, du matériel de tente, des bagages, de la nourriture, etc. L'armement comprend : 6 fusils sans recul dans un rack anti-aérien, Gevær 1889 et Pistolet 1910/21.

Une section radio comprend 1 commandant et 5 soldats. La section dispose d'un fourgon radio avec équipement pour la mise en place de 1 poste émetteur et 2 postes récepteurs.

Une section photo se compose de 6 à 8 commandants et d'env. 25 soldats. La section a un studio de terrain roulant et 3-4 véhicules à moteur.

Pour plus d'informations sur l'équipement personnel du personnel, voir Hærens Flyvertropper - Ballonparken.

Le personnel du département

Le commandant du département et ses collaborateurs les plus proches sont physiquement situés avec l'état-major du chef de troupe (commandant de division), les autres états-majors du département et les commandements de liaison.

Sur la base des ordres et des directives du commandant de division, les aviateurs reçoivent leurs ordres. Le commandant du département attribue les différentes tâches aux escadrons - qu'il s'agisse de la reconnaissance du terrain ennemi, du bombardement des forces ennemies, de l'observation des tirs d'artillerie, de la photographie ou de nombreuses autres tâches.

L'adjudant est chargé de s'assurer que les escadrons reçoivent leurs affectations, en utilisant les moyens de communication disponibles, tels que le téléphone, la radio, les commandes de moteur et la pêche aux messages.

En plus des tâches proprement dites, les escadrons doivent également disposer de rapports de situation, afin de pouvoir suivre le cours des événements et ainsi résoudre plus facilement leurs tâches. Ces messages ne peuvent être communiqués que par radio, s'ils sont codés.

La rubrique radio

La section radio de l'état-major de division (détachement radio) gère la communication entre le commandant de division et les escadrons. La section radio est placée près des logements du personnel; dans l'exemple de la Source 2, il s'agit d'une ferme,

à environ 1 km du logement du personnel. L'emplacement doit également offrir des possibilités de pêche et de lancer.

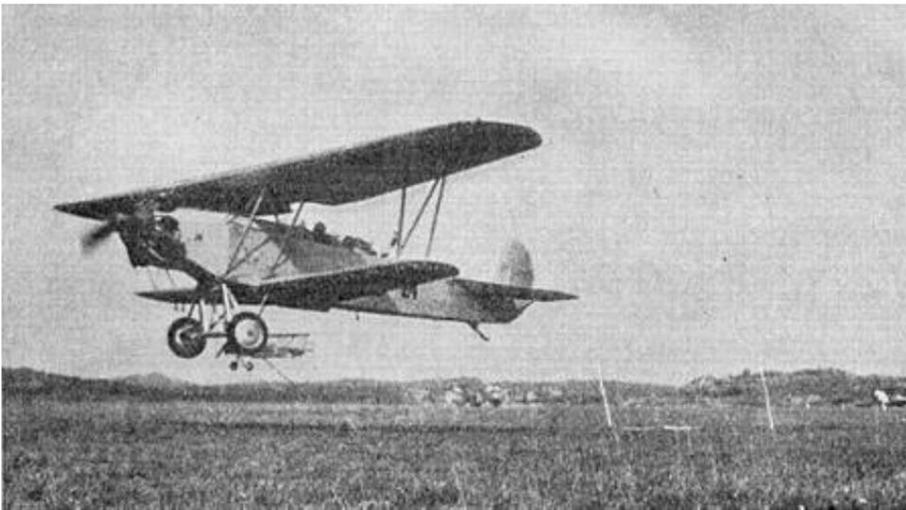
Une photo d'une camionnette radio, la radio etc. sont malheureusement absents, donc pour le moment les exemples montrés dans Clipboards - "Danmark's Army and Navy" - the Army's Air Force etc. faites-le à partir de séquences d'archives.

En ce qui concerne le matériel, la Source 2 mentionne qu'un petit moteur à essence recouvre le générateur qui alimente la radio.

Hameçonnage

Si des ordres doivent être donnés à des aéronefs qui ne sont pas équipés d'une radio, la pêche aux messages est utilisée. A cet effet, deux poteaux minces sont mis en place, sur lesquels pend une ficelle. Une manche est attachée à la ficelle, dans laquelle la commande écrite est placée. L'aéronef est alors signalé que la pêche au message est souhaitée.

Lorsque l'avion doit pêcher le message, il vole à basse altitude juste au-dessus de la corde suspendue, et l'observateur dans la machine abaisse une perche avec un crochet et attrape la corde.



Hameçonnage. De Source 3.

Deux barres lumineuses sont visibles au sol, immédiatement à droite de la machine avant.

Les avions sont des R-machines. La machine avant est, pour autant que je sache le nombre, peut-être R 24.

La source 2 mentionne un exemple de pêche au signal qui a eu lieu lors de la manœuvre d'automne en 1935. Le signal du sol à l'avion était trois serviettes blanches disposées sur le sol à côté des perches !

Que ce n'était clairement pas une tâche facile d'attraper une ficelle relativement mince d'un avion est évident du fait qu'il n'a réussi qu'après trois tentatives.

Dépôt de messages

Il était également possible pour les aéronefs sans radio, ou avec des messages qui ne pouvaient pas être entendus par les renseignements potentiels de l'ennemi, de communiquer avec les forces au sol. La suppression de messages est utilisée pour cela. La procédure ici est que la section radio déploie un drapeau blanc (un grand morceau de toile blanche, imprimé avec des chiffres noirs spécifiques) sur le sol lorsqu'un avion ami survole la position.



Je ne connais pas l'apparence des insignes de l'Air Force, mais la source 1 montre un certain nombre d'autres exemples. L'exemple présenté ici est l'insigne du Guards Hussar Regiment. Le morceau de toile mesurait 4 m x 2 m. Le drapeau était disposé avec le bord supérieur dans la direction de l'ennemi.

Les messages qui sont lancés sont immédiatement - à l'aide d'une ordonnance motrice - délivrés

au personnel du ministère.

La rubrique photos



La source 2 fait référence à l'exercice annuel de cantonnement comme test de la capacité de la section photo à fonctionner dans des conditions de terrain.

L'emplacement physique de la section était généralement une plus grande ferme, où il y avait un accès facile à la lumière et à l'eau, et avec un accès facile à l'aérodrome le plus proche.

Environ 1 heure après la livraison des plaques et/ou des films à la section photo, des copies uniques sont prêtes pour l'interprétation.

Si les images doivent être reproduites ultérieurement, la section peut produire 500 copies par heure.

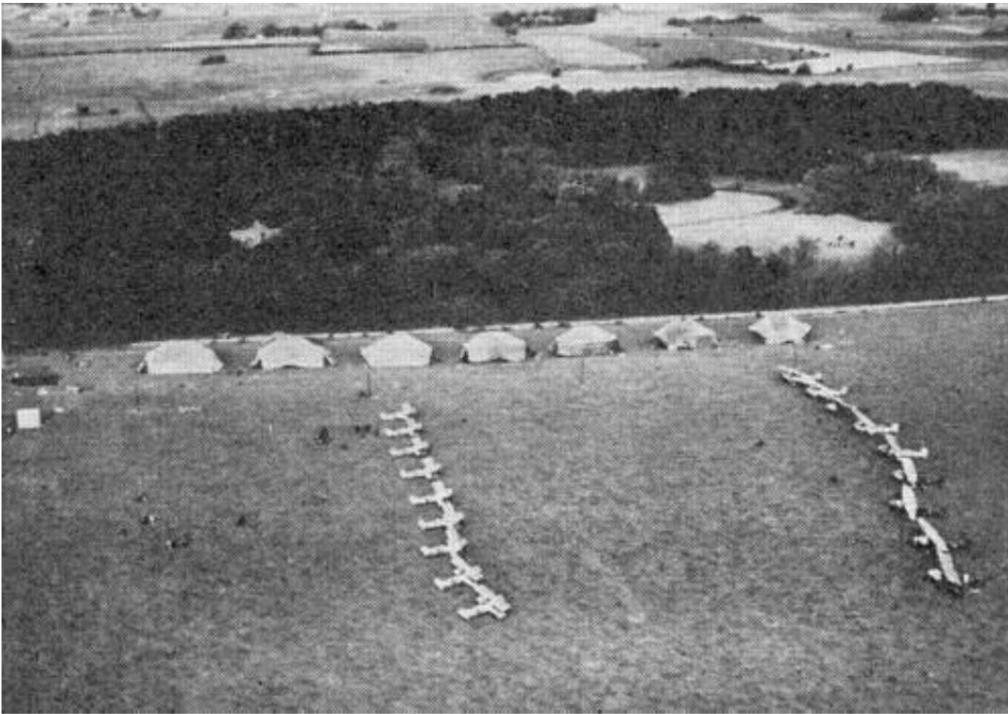
Le studio roulant était une remorque de 4 tonnes de construction tchécoslovaque. Le studio de terrain sur la photo, qui provient de la source 2, porte l'inscription Flyverkorpset, Fotovogn Nr. 1. (Avant le 1er novembre 1932, le Flying Corps de l'armée s'appelait le Flying Corps.)

Aérodromes de campagne

La source 1 énonce les exigences suivantes pour un aérodrome avancé - un lit d'herbe plat, ferme et plat. L'espace doit être suffisamment grand pour que, dans toutes les directions du vent, il y ait une possibilité de drainage de 300 à 400 m après que les roues des avions ont touché le sol. Si l'espace doit être utilisé pour voler de nuit, l'exigence est de 600 à 800 m.

Un morceau de forêt, des villages ou similaires à proximité doit également être présent, afin que les avions puissent être abrités. Il doit également y avoir de bonnes liaisons routières avec le site ainsi qu'une liaison téléphonique sécurisée avec l'autorité à laquelle l'unité volante est soumise. Le site ne doit pas être plus proche du territoire ennemi qu'à environ 15 km.

Si la distance à l'autorité supérieure est grande, des sites d'atterrissage avancés, qui ne sont utilisés qu'une seule journée, peuvent être utilisés.

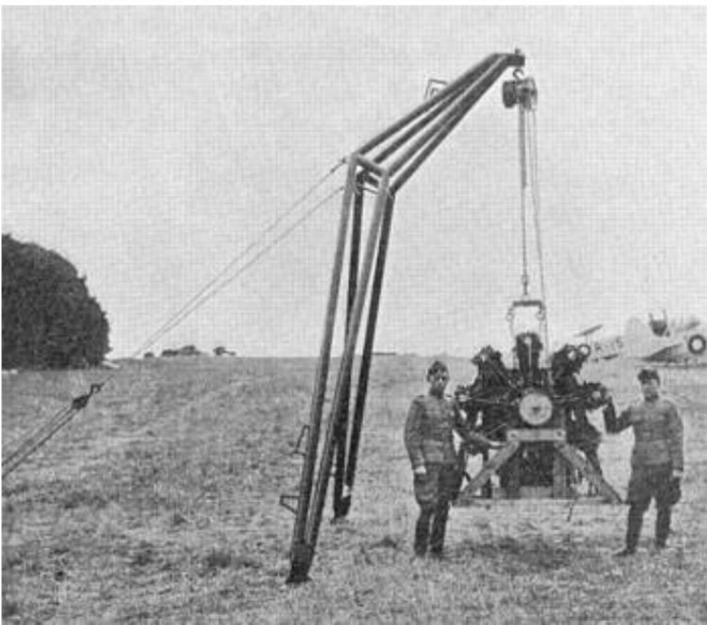


L'image, qui provient de la source 2, montre un terrain d'aviation, à Ussinggård, de la manœuvre d'automne 1930.

Heureusement - pour le spectateur - le flou que la Source 1 souligne comme très important n'est pas utilisé. Cela donne une idée de la façon dont l'espace est aménagé.

L'aménagement d'un aérodrome, qui présente des carences dues à la nature, nécessite l'affectation d'une main-d'œuvre plus importante pour les travaux de déblaiement, de comblement, d'aménagement, de brouillage, etc.

S'il y a un danger d'attaque par des forces mobiles légères ennemies, une force d'infanterie, de préférence une unité de mitrailleuses, doit être fournie pour couvrir le carré.



L'échelon roulant ne peut terminer son aménagement du site que 10 à 12 heures après son emménagement, même si aucun travail de déblayage ou de nivellement n'est à effectuer. De même, il ne peut être démantelé que 6 à 8 heures après que l'ordre de déplacement a été donné.

L'image, qui provient de la source 3, montre une grue de campagne. L'avion en arrière-plan est R-machine - R-15.

Sources

1. Livre de mémoire à utiliser sur le terrain, lors d'exercices et de jeux de guerre par le lieutenant-colonel HH Jørgensen, N. Olaf Møllers Editeur, Copenhague 1936.
2. 25 ans de vol par l'armée - Histoire de vol et histoires de vol par C. Førslev, Levin & Munksgaard - Ejnar Munksgaard, Copenhague 1937. En particulier, le chapitre du lieutenant HH Nielsen sur le service photo et le chapitre du capitaine Viuf sur "Sydpartiets flyverafdeling" pendant les manœuvres d'automne en 1935 sont utilisés.
3. Le livre de défense du colonel T. Andersen, Gyldendal, Copenhague 1941.
4. Manuel pour les soldats de l'armée, partie 1, édition temporaire, commune à toutes les armes, corps et départements, Copenhague 1946.

Post-scriptum - À propos des photographies aériennes

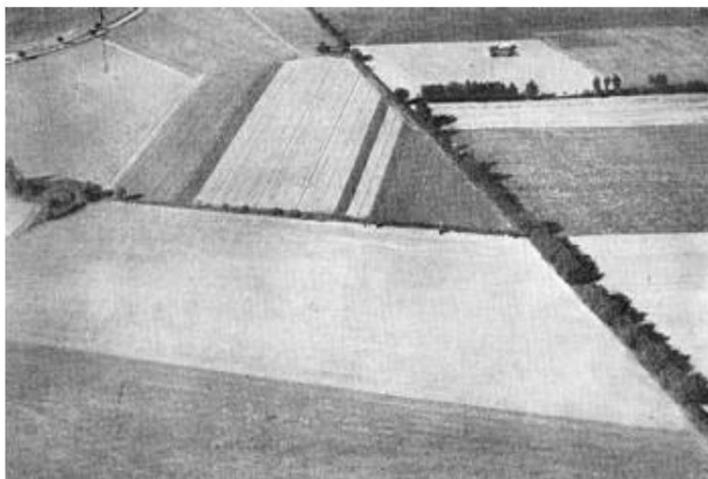
Les photographies aériennes sont utilisées en complément de l'observation visuelle - aérienne ou terrestre - et contribuent ainsi à faire partie de l'image du renseignement. La photographie aérienne peut être utilisée, entre autres, pour confirmer ou infirmer divers renseignements. Photographier ses propres positions est également utilisé, par exemple pour contrôler le flou etc.

Dans l'utilisation tactique des photographies aériennes, la plus grande valeur réside dans l'actualité de l'image. À un moment donné, le terrain ressemblait exactement à cela, tout comme les troupes montrées sur l'image avaient la répartition indiquée.

Les photographies aériennes sont soit des prises de vue verticales, soit des prises de vue obliques.



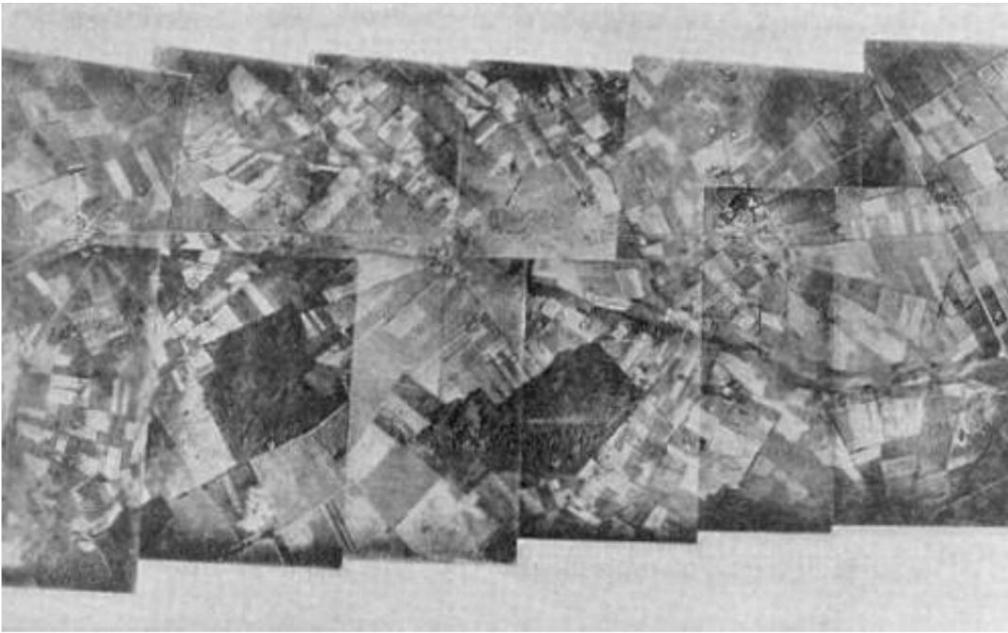
Enregistrement vertical.
De source 2



Prise de vue en angle.
De source 2

Les photos verticales sont prises à différentes hauteurs en fonction de la hauteur des nuages, de l'appareil que vous souhaitez utiliser ou de l'échelle que vous souhaitez. Les plans inclinés sont souvent utilisés pour montrer les détails d'un terrain donné.

La section photo répertorie généralement des informations sur le rapport d'échelle approximatif ou la hauteur de vol et la distance focale avant que les images ne soient diffusées aux utilisateurs.



Selon le but, plusieurs photographies aériennes peuvent être combinées dans une carte. Ces cartes sont appelées cartes photographiques ou cartes mosaïques. L'image provient de la source 3.

Outre les fins strictement militaires, la photographie aérienne constitue également un élément important dans la préparation des cartes topographiques. La photographie aérienne est presque une "forme d'art" en soi, sans parler de l'interprétation de la photo elle-même.

Le post-scriptum se veut donc simplement une petite introduction au sujet et donc au travail de la Section Photographie.

Photographies aériennes alliées de la Seconde Guerre mondiale

À propos de la mention des photographies aériennes, je recommanderais une visite sur le site Web [The Aerial Reconnaissance Archives](#), qui en 2004 a introduit l'accès à 5,5 millions photographies aériennes alliées.

Le site a failli étouffer de succès et s'est immédiatement effondré en raison d'un trop grand nombre de visites. Des travaux sont actuellement en cours pour optimiser les conditions d'accès, et il n'y a actuellement qu'une sélection limitée d'images.

Par Finsted

En complément de l'article, il y a un compte rendu des aérodromes de campagne que l'armée de l'air norvégienne avait réservés pour une utilisation lors d'une mobilisation.

Remarques:

1) Le matériel roulant comprend entre autres : 2 chariots de cuisine (I et II), 1 chariot à bagages et 1 chariot médical.

Les informations proviennent de Field Equipment for Individuals, Ministry of War, Copenhagen 1936, avec des feuilles de correction jusqu'en août 1941. Il en ressort également que les wagons étaient également destinés à l'état-major de l'escadron et à la section photo. Il apparaît également que le personnel du service des vols s'est vu attribuer un fourgon à bagages. Tous les véhicules sont des camions légers.