La vitesse des avions militaires

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **13 (1937-1938)**

Heft 6

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-705044

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

D'après la nouvelle organisation des troupes, l'armée a besoin d'environ 4300 voitures automobiles, sans compter la réserve. En plus de cela il faut compter encore 4000 voitures pour les besoins militaires en dehors de l'armée proprement dite. L'effectif des voitures en circulation en Suisse est d'environ 70,000, de sorte que les besoins de l'armée en voitures sont largement couverts, et qu'on peut même s'offrir, pour la réquisition, le luxe d'un choix assez serré, et se limiter à certaines marques.

La situation se présente différemment pour ce qui concerne les motocyclettes. L'armée a besoin d'environ 4000 machines, sans la réserve, et sans les services accessoires qui en absorbent 2000. Ne devraient entrer en considération, pour l'armée, que les motocyclettes de 6 ou 7 ans au plus ou d'une cylindrée d'au moins 350 cm³ pour les machines solo, d'au moins 500 cm³ pour celles avec siège arrière, et d'au moins 750 cm³ pour celles avec side-car. En outre, en raison des difficultés rencontrées par la fourniture des pièces de rechange et l'exécution des réparations, il faudrait pouvoir se borner à réquisitionner seulement les machines de fabrication suisse. Or, à fin septembre 1936, on comptait dans notre pays 28,639 motocyclettes, ce qui représente par rapport à 1931 une baisse de 18,000 machines. Ce fléchissement donne à penser, car il pourrait avoir de graves conséquences. Les inscriptions nouvelles ont atteint:

en 1933: 2080 machines
en 1934: 2353 machines
en 1935: 1538 machines
en 1936: 985 machines

et, à considérer les résultats des 7 premiers mois de 1937, on peut s'attendre pour cette année à 800 inscriptions nouvelles seulement, dont la moitié environ concerneront des motocyclettes de fabrication suisse. La baisse la plus sensible affecte les machines de forte cylindrée, donc les plus précieuses pour l'armée. Si l'on considère les conditions posées ci-dessus quant à la cylindrée, au modèle et à l'origine, on s'aperçoit que l'effectif disponible actuellement ne suffit déjà plus à couvrir les besoins de l'armée. Et la situation va en empirant.

En fait de véhicules spéciaux, les catégories suivantes présentent un intérêt militaire: les tracteurs industriels, les remorques, les camions-citernes et les autocars et omnibus. Pour ce qui concerne les premiers, tracteurs industriels et remorques, l'effectif disponible peut être considéré comme suffisant. Quant aux camions-citernes, ils sont maintenant déjà trop nombreux. La nouvelle organisation des troupes n'utilise, pour le moment, qu'une centaine d'autocars, faciles à trouver. On étudie actuellement la possibilité de former des colonnes d'autocars et de camions qui serviraient aux déplacements tactiques et stratégiques de troupes. S'il était une fois nécessaire de constituer des colonnes de transport pour remplacer entièrement les chemins de fer immobilisés pour une raison ou pour une autre, l'ensemble des autocars circulant en Suisse n'y suffirait pas.

(A suivre.)

La vitesse des avions militaires

On reproche non sans raison à notre aviation actuelle son manque de vitesse. Une campagne de presse déclanchée à la suite du fameux meeting international de Zurich, où nos pilotes furent battus presque sur toute la ligne, a produit son effet puisqu'à Dubendorf l'on procède ces derniers temps à des essais de nouvelles machines étrangères répondant aux exigences de l'heure actuelle. A ce propos, il nous paraît utile de rappeler quelques chiffres se rapportant aux caractéristiques des avions qui sont employés dans les armées étrangères.

Le bimoteur français de combat Hanriot 220, qui va enrichir les forces aériennes de notre voisine, doit atteindre 500 km à 4000 m d'altitude.

Le monoplace anglais Bristol Mercury 840 C. V., hélice à trois pales, a réalisé des performances de vitesse très supérieures au plus rapide de nos appareils (340 km).

Le général Valle, sous-secrétaire d'Etat à l'aéronautique italienne, a déclaré au Sénat que les unités de première ligne de sa flotte de l'air sont *toutes* équipées de monoplaces de chasse qui grimpent à 8000 mètres en 8 minutes et qui progressent à 500 km heure environ.

La Belgique possède un monoplace de chasse Renard R. 36 métallique de 910 C. V. qui, à 4000 m, vole à 505 km au maximum (plafond 12,000 m).

Les 36 bombardiers Junker bi-moteurs livrés à la Suède (deux moteurs de 780 C. V. chacun) volent avec 8000 kg de charge, à 345 km, vitesse qu'aucun de nos avions de *chasse* ne peut atteindre et qui est tout juste celle de nos C 35 avec une charge utile beaucoup plus faible.

L'Allemagne, qui, avec l'Italie, a été la triomphatrice du meeting de Zurich, possède des Heinkel (chasse et bombardement léger) et des Henschel 123 qui dépassent tous deux les 400 km. Le Dornier 17 (bombardier) fait un bon 375 heure. Enfin, en France, le Loiré-Nieuport vole à 478 km.

L'appareil polonais P. Z. L. 43 (toutes utilisations) atteint avec un moteur de 960 C. V. la vitesse de 365 km.

Si l'on considère encore que l'appareil d'*école* et d'*entraînement* germanique Arado fend l'air à 325 km à l'heure (Dewoitine de chasse suisse 300 km au supermaximum), on se fera une idée exacte de notre infériorité en matière d'aviation militaire, ceci dit sans porter préjudice à nos pilotes militaires dont on se plaît à reconnaître à l'étranger l'excellente formation.

Les nouveaux uniformes de l'armée

A l'occasion de l'entrée en vigueur de la nouvelle organisation des troupes, l'armée recevra de nouveaux uniformes; plus exactement un nouveau règlement à ce sujet, des raisons d'économie conduisant à ne l'appliquer que progressivement. Mais les mêmes raisons d'économie engagent aussi à réaliser cette réforme le 1er janvier prochain, et non un ou deux ans plus tard, puisque de nombreuses unités devront déjà, en tout état de cause, procéder à des changements vestimentaires.

Deux raisons importantes militent en faveur d'une amélioration dans ce domaine; d'abord la nécessité de supprimer le col haut qui serre fâcheusement le cou durant les combats, notamment pendant le tir. Puis, la nécessité de simplifier le nombre des insignes, dans le fouilli desquels tout le monde se perd actuellement. C'est naturellement avec une certaine précipitation que les uniformes bleu sombre ont été modifiés au milieu de l'occupation des frontières, pour faire place au gris-vert actuel. Des décisions prises à tête reposée ne pourront être que favorables. Une commission d'experts, présidée par le colonel cdt. de corps Guisan, vient de déposer un rapport qui sera discuté prochainement, si ce n'est déjà fait, par la commission de défense nationale. Nous croyons que ces propositions sont assurées de recevoir un accueil favorable dans l'armée et le public.

Le col sera doublé, mais non rabattu à la manière de celui des cyclistes actuels, qui laisse à désirer quant à l'élégance. Ce sera un col rabattu rehaussé et pourvu d'une cravate gris-vert. Ce sera en quelque sorte un col Danton. Cette solution se rapproche sensiblement de celle qui avait été proposée, soit celle du col de la marine italienne; la cravate suisse sera naturellement lavable. A l'encontre de la plupart des insignes appelés à disparaître, ceux des carabiniers subsisteront.

Les sous-officiers perdront les liserés d'or au col, mais en recevront en revanche aux pattes d'épaule, dorés ou ar-