

La nostra aviazione nella nuova organizzazione dell'esercito

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14 (1938-1939)**

Heft 20

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-709701>

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.

- b) les troupes légères (dragons, cyclistes, troupes légères motorisées);
 - c) l'artillerie (de campagne, de montagne, motorisée et de forteresse; observateurs; projecteurs; parc);
 - d) les troupes d'aviation;
 - e) les troupes de défense contre avions;
 - f) le génie (troupes de construction, de communication);
 - g) les troupes du service de santé;
 - h) les troupes du service vétérinaire;
 - i) les troupes des subsistances (officiers des subsistances, officiers du commissariat, quartiers-maitres, boulangers, magasiniers, bouchers);
 - k) les troupes des transports automobiles;
 - l) le train.
4. Les services auxiliaires, savoir:
- a) La justice militaire;
 - b) les aumôniers;
 - c) la poste de campagne;
 - d) le télégraphe de campagne;
 - e) les services de l'arrière;
 - f) le service des transports;
 - g) le service territorial;
 - h) le secrétariat d'état-major;
 - i) les ordonnances d'officiers;
 - k) la gendarmerie de l'armée.
5. Les services complémentaires, 31 catégories, savoir:
1. Service armé, 2. Service de l'aviation, 3. Service de la défense contre avions, 4. Service de la défense aérienne passive, 5. Service du camouflage, 6. Service des mineurs, 7. Service des constructions, 8. Service des chemins de fer, 9. Service d'électricité, 10. Service de santé, 11. Service des magasins, 12. Service intellectuel, 13. Service administratif, 14. Service de publicité, 15. Service des communications, 16. Service alpin, 17. Service de la police des routes, 18. Service des automobiles, 19. Service des motocyclistes, 20. Service vétérinaire, 21. Service du train, 22. Service chimique, 23. Service des mécaniciens, 24. Service des installations, 25. Service des constructions de bois, 26. Service de l'équipement et de l'habillement, 27. Service des boulangers, 28. Service des bouchers, 29. Service de cuisine, 30. Service de la poste de campagne, 31. Service d'assistance.

La nostra aviazione nella nuova organizzazione dell'esercito

Compito.

I compiti che erano stati assegnati precedentemente alla nostra aviazione militare non corrispondevano più alle sue possibilità che, in questi ultimi anni, erano andate continuamente aumentando, sì da farne un'arma di capitale importanza, capace di svolgere azioni tatticamente indipendenti.

Fino al momento della creazione del Servizio dell'aviazione e della difesa aerea attiva, circa due anni fa, la nostra armata dell'aria era considerata una truppa ausiliaria. La sua attività si limitava alla ricognizione a grande distanza ed all'osservazione dei risultati del tiro d'artiglieria. L'impiego delle forze aeree per l'attacco di obiettivi terrestri a mezzo di bombe e delle armi di bordo non era previsto che su piccola scala e non era considerato che come un compito secondario. Ma ora, grazie alla perfezione tecnica raggiunta ed al suo armamento, l'aeroplano è diventato un'arma di combattimento straordinariamente efficace. Un apparecchio di combattimento dispone oggi di almeno due mitragliatrici ed è capace di trasportare un grosso carico di bombe di centinaia di kg. — Là dove le mitragliatrici ed i cannoni terrestri non possono essere utilizzati a causa del terreno o della loro limitata portata, comincia la missione dell'aviazione. Quando sul fronte è necessario d'urgenza il sostegno di una grande forza di fuoco, spetta agli aeroplani d'accorrere, che grazie alla loro velocità sono nettamente superiori a tutti i mezzi terrestri d'intervento. L'aviazione militare, quando è uti-

lizzata scientemente, rappresenta un'elevata forza combattiva.

★

Conformemente all'antica concezione dell'impiego dell'aeroplano, la truppa d'aviazione era considerata, dal punto di vista tattico, come facente parte delle unità dell'armata e solo le questioni che concernevano il personale ed il materiale erano regolate dallo stato maggiore dell'aviazione. Ma i suoi nuovi compiti, le nuove sue possibilità tattiche e specialmente quelle facoltà di intervento rapido a distanza che le sono particolari, non possono essere sfruttati con la massima efficacia che nel caso che quest'arma si trovi nelle mani di un comando competente e specializzato. Subordinata ad un comando che non conosce esattamente le sue possibilità e capacità, il suo impiego diventa molto delicato e può essere irrazionale. L'arma aerea non dovrebbe essere utilizzata che là dove lo studio approfondito dell'azione prevista permette di sperare in un successo. Nel corto periodo di preparazione di queste azioni, deve essere possibile concentrare delle forze importanti in un determinato punto. L'impiego dell'aviazione nella guerra di Spagna e di Cina mostra chiaramente che se si tiene conto di questi fattori, un'aviazione numericamente debole può pretendere al dominio dell'aria. Numerosi interventi separati, effettuati nello stesso tempo, causano una dispersione delle forze e non danno che infimi risultati, provocando delle grandi perdite. Invece, l'obiettivo previsto sarà quasi sempre raggiunto se le forze sono concentrate in vista di un attacco massiccio e se le missioni confidate all'aeroplano corrisponderanno ai metodi di combattimento che gli sono propri. Ciò non significa che, accanto alle grandi operazioni, l'aviazione non possa sostenere l'armata terrestre con dei piccoli interventi. Ma questo appoggio non sarà efficace che se delle forze importanti possono essere messe rapidamente in azione, dato che l'avversario principale è sempre, malgrado tutto, l'aviazione nemica, che non può essere affrontata che di sorpresa e nel corso di un'azione vigorosamente condotta.

La fanteria resta però sempre l'arma principale di un'armata, poichè essa sola può prendere possesso di un terreno e provocare la decisione. La missione dell'aviazione militare consiste nel proteggere l'armata terrestre che deciderà, in ultima istanza, dell'esito della guerra.

Questi principi sono di tutta importanza per l'impiego delle forze aeree che, per poter svolgere la loro missione, devono essere il più possibile concentrate. Solo il loro concentramento sotto una direzione responsabile unica darà loro pienamente quella potenza di urto che possiedono per natura. Specialmente i piccoli stati, che a causa dei loro mezzi limitati non possono competere in numero di velivoli con le grandi nazioni, non potranno ottenere dei successi che attraverso la concentrazione logica della loro aviazione. È per questo che l'aviazione deve costituire un'arma indipendente subordinata ad un unico comando. Solo così essa resterà un mezzo efficace di difesa e sarà in grado di portare ai combattenti l'aiuto diretto ed indiretto che è loro necessario.

È per questo che la nostra aviazione militare e la difesa antiaerea passiva sono state costituite sotto forma di arma indipendente, piazzata agli ordini di un capo

**Il prossimo numero uscirà il
6 luglio 1939**

d'arma, che è nello stesso tempo comandante delle truppe d'aviazione e di difesa contro aeroplani. (D.C.A.)

In avvenire i nostri aerei dovranno essere capaci di combattere contro l'aviazione avversaria, di impedirne l'osservazione, di distruggere i velivoli di bombardamento che cercheranno di inoltrarsi sul nostro territorio e di prendere sotto fuoco, con azioni offensive, gli obiettivi interessanti del fronte avversario.

Organizzazione.

La sopradescritta attribuzione di nuovi e più vasti compiti alla nostra aviazione militare non sarebbe stata possibile senza importanti acquisti di materiale e senza la riorganizzazione operata. La base di questa riorganizzazione venne costituita dai crediti militari del 1933 e del 1936, che hanno permesso di aumentare il numero degli apparecchi disponibili. Nel 1933 venne aperto un credito di 12 milioni di franchi per il rinnovamento degli apparecchi e nel 1936 vennero attribuiti all'aviazione altri 53,3 milioni di franchi, necessari per il perfezionamento del materiale e per la compera di nuovi apparecchi.

Nella primavera del 1934 la Svizzera non possedeva che 125 velivoli utilizzabili in caso di guerra. In seguito allo stanziamento dei crediti militari l'effettivo degli apparecchi venne sensibilmente aumentato. Gli apparecchi che si costruiscono attualmente nelle fabbriche svizzere corrispondono a tutti i requisiti della tecnica moderna.

Una parte dei crediti votati nel 1937 vennero pure impiegati per comperare i proietti (bombe aeree), che negli esperimenti fatti hanno dato dei risultati soddisfacenti.

Si dovette d'altra parte provvedere a migliorare l'istruzione dei piloti e degli osservatori. I soldati che vogliono diventare aviatori devono aver frequentato i corsi preliminari in un club aereo, durante i quali essi riceveranno un'istruzione elementare di volo. Nelle scuole militari essi verranno poi formati in piloti militari, per quanto concerne la tecnica e la tattica del volo. Anche il periodo di allenamento dei piloti e degli osservatori militari dovette, come si sa, essere aumentato. Le scuole dei piloti e degli osservatori vennero riunite in una sola. Ve ne saranno due all'anno. Il centro d'aviazione militare di Dübendorf essendo diventato troppo piccolo, si dovette costruire una nuova caserma a Payerne e creare un nuovo centro d'aviazione, adatto specialmente quale piazza di tiro per l'aviazione.

In base alla nuova organizzazione delle truppe d'aviazione anche i sott'ufficiali potranno essere ammessi alle scuole di pilota.

L'aumento del numero degli apparecchi ha rese necessarie anche importanti modificazioni inerenti all'organizzazione delle compagnie, il cui effettivo fu sensibilmente aumentato, in proporzione al numero maggiore di velivoli attribuiti. Furono pure create tre nuove compagnie.

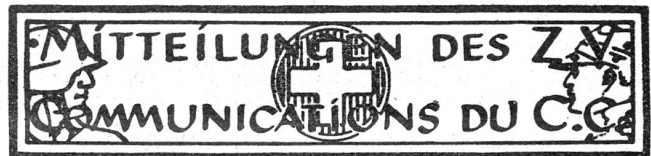
La compagnia d'aviazione contava, nel 1925, 111 ufficiali, sott'ufficiali e soldati. Oggi essa raggiunge un effettivo di 214 a 222 uomini. Il numero dei piloti e degli osservatori incorporati in una compagnia varia fra 12 e 20. Le sezioni dei fotografi, attribuite fin'ora al gruppo, vennero sciolte e gli uomini incorporati nelle singole compagnie. Queste sono composte di velivoli da caccia e d'osservazione. Si dovette aumentare il numero delle compagnie perchè quelle di lingua francese avevano raggiunto effettivi troppo importanti.

6 delle 21 compagnie, riunite in due gruppi (1 e 2), sono di lingua francese. La 10ª compagnia del quarto

gruppo riunisce tutti gli uomini di lingua italiana. I militari di lingua francese della cp. 13a vennero attribuiti ai gruppi 1 e 2. Le compagnie 4, 5 e 6 della vecchia organizzazione vennero sostituite con le compagnie 19, 20 e 21. Tutte le altre compagnie hanno conservato il loro numero. Ogni gruppo è composto di tre compagnie. Ciò ha permesso la formazione di 7 gruppi invece dei 5 prima esistenti. Nuova è pure la riunione dei gruppi in tre reggimenti d'aviazione. Il primo reggimento comprende tre gruppi, tutti gli altri ne hanno due.

Le compagnie di parco d'aviazione vennero soppresse e sostituite dal parco d'aviazione dell'esercito. Il parco d'aviazione ha il compito di riparare e di sostituire gli apparecchi avariati. Data la ristrettezza del territorio confederato e data la velocità dei velivoli moderni, era inutile attaccare un parco ad ogni gruppo o reggimento. D'altra parte la centralizzazione delle officine di riparazione in un luogo adatto presenta dei grandi e evidenti vantaggi. Il parco d'aviazione è incaricato di amministrare il materiale di guerra dell'aviazione (pezzi di ricambio, velivoli, ecc.) nonchè di dirigere la fabbricazione dei nuovi apparecchi. Gli uomini addetti al parco d'aviazione appartengono alla landwehr ed al landsturm, quelli incorporati nelle compagnie all'attiva e, per un quarto, alla landwehr.

Le truppe d'aviazione sono comandate dal sig. col. Bandi, capo del servizio dell'aviazione del DMF. Egli è coadiuvato da uno stato maggiore pari a quello di un'unità d'armata.



Unsere neuen Urkunden für Ehrenmitglieder und Veteranen

Die bisher für besondere Ehrungen in unsern Sektionen verwendeten Urkunden, die einen Adjutant-Unteroffizier in alter Uniform neben einem Geschütz zeigten, stammten aus dem Jahre 1914. Sie paßten daher nicht mehr recht für die heutigen Verhältnisse. Durch Beschluß des Zentralvorstandes sind sie

Sparen

heißt für die Zukunft sorgen.
Wer das einsieht, legt schon in
jungen Jahren kleine und kleinste
Beträge auf einem Sparheft an.

SCHWEIZERISCHE VOLKSBANK