

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Band: 14 (1938-1939)
Heft: 9

Artikel: Gli aerei del 1939
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-706759>

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: 19.11.2024

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

le mécanisme des prix. Il faudrait, par ailleurs, créer entièrement l'appareil nécessaire à sa perception.

En revanche, le Conseil fédéral se prononce pour l'institution d'un sacrifice en faveur de la défense nationale. Il estime, dans son rapport, que les conditions ne sont actuellement pas défavorables à un prélèvement sur la fortune. Les conditions psychologiques, qui sont ici de la plus haute importance, semblent en particulier assez bonnes. Dans tous les milieux de la population, on estime que le renforcement de la défense nationale est une question d'existence. On en peut conclure que le peuple est disposé à faire les sacrifices nécessaires. Notons aujourd'hui qu'il n'y a pas de panique à craindre, comme en 1922 à l'occasion de l'initiative du prélèvement sur la fortune.

Le Conseil fédéral se rend naturellement compte que le sacrifice sur la fortune représente un nouvel empiètement de la Confédération sur le domaine des impôts directs, que les cantons se réservent. Il entraîne notamment pour les cantons et les communes une diminution de la matière imposable, qui pourrait être compensée par une part du produit du sacrifice en faveur de la défense nationale. Mais, ce n'est pas là le seul inconvénient: à tous les impôts perçus, on ajouterait encore un prélèvement dont l'objet (valeur ou rendement) est déjà frappé par la contribution fédérale de crise, par les impôts directs cantonaux et communaux ainsi que, partiellement, par les droits de timbre sur les coupons.

Vu la nécessité d'amortir rapidement les dépenses faites pour les armements et celle de rendre aux cantons, le plus tôt possible, le domaine entier des impôts directs, le Conseil fédéral estime que, pour l'amortissement partiel des dépenses extraordinaires faites par la Confédération en vue du renforcement de la défense nationale, on doit examiner l'institution d'un sacrifice en faveur de cette défense. Il n'est pas possible, toutefois, de donner aujourd'hui déjà des détails sur la forme du sacrifice en question. Le Conseil fédéral a l'intention de présenter à ce sujet un rapport à l'Assemblée fédérale au cours du printemps. Un examen plus approfondi de la question montrera si, à côté du sacrifice demandé à la fortune, l'impôt de défense nationale pourra être prévu dans l'article constitutionnel. Etant donné l'affectation de son rendement, le sacrifice doit avoir une large base.

Voilà qui promet pas mal d'émotion, mais il faut attendre d'être plus exactement fixé sur les modalités du « sacrifice » pour se prononcer en connaissance de cause.

La doctrine du tir de l'artillerie (Fin.)

Sous sa forme la plus générale, le tir comporte les opérations suivantes:

Au cours de la préparation,

à l'aide d'instruments et de procédés topographiques, l'artilleur détermine la position relative de l'objectif et de la batterie;

il en déduit, en consultant les tables et cartes de tir, d'abord les éléments de la trajectoire normale ou de base (c'est-à-dire de la trajectoire qui convient au tir de la batterie sur l'objectif dans les conditions-types d'établissement des cartes et tables de tir), puis les corrections dont il convient d'affecter ces éléments, en raison des conditions du mouvement;

il effectue ces corrections et obtient ainsi les éléments initiaux (plus ou moins approchés) du tir.

Au cours du réglage,

l'artilleur essaie ces éléments; il les améliore en déplaçant le tir suivant les écarts que l'observation lui révèle; il arrive ainsi à coiffer l'objectif;

il exécute immédiatement, selon les circonstances, le tir d'efficacité approprié à cet objectif.

Le problème du tir se complique sur le champ de bataille. Souvent l'artilleur est mal approvisionné, mal outillé, mal orienté, mal renseigné, soit sur l'objectif, soit sur la position de la batterie, soit encore sur les influences multiples qui déforment les trajectoires.

Souvent aussi, les conditions matérielles et morales dans lesquelles il opère se présentent d'une manière peu favorable à la précision des mesures et des calculs.

Enfin, une obligation s'impose à l'artilleur: il doit se conformer aux ordres du commandement, soit, à défaut d'ordres du commandement, aux intentions que ce dernier a manifestées, ou aux exigences de la situation. L'artilleur n'est généralement pas maître du temps.

Par là, il peut se trouver contraint de commencer le feu, sans mesures et sans calculs, de passer au tir d'efficacité avant d'être sûr d'avoir coiffé l'objectif. D'autres fois, tout réglage lui est interdit; il entreprend d'emblée le tir d'efficacité afin de réaliser la surprise voulue par le commandement.

Pour obtenir, dans des situations aussi variées, le meilleur rendement de ses munitions, l'artilleur doit avoir une connaissance approfondie des diverses méthodes de tir et la pratique de leur emploi.

Il aura acquis, en traitant à fond un grand nombre de cas particuliers, les notions du sens et de l'ordre de grandeur des diverses corrections, que les circonstances ne permettent pas toujours de calculer exactement. Ainsi préparé, il sera en mesure d'améliorer, sans perdre de temps, les résultats des opérations simplifiées; il sera de plus garanti contre les erreurs de calcul grossières, auxquelles les opérations complètes restent toujours exposées.

L'artilleur doit enfin être capable d'apprécier une situation, d'adapter aux conditions et circonstances du moment les méthodes de préparation, d'observation et d'exécution du tir que lui fournissent les règlements édictés sur le tir de l'artillerie.

Un jugement sûr est la première qualité de l'artilleur: ce jugement se forme, non seulement par l'étude des textes, mais encore sur le terrain, sous la direction du chef, de l'instructeur.

Gli aerei del 1939

Breve, tragica, emozionante eroica, così la storia della conquista del cielo. Per secoli questo ardimentoso tentativo di sollevarsi al di sopra della terra si risolse sempre in capitomboli omerici a principiarsi dal mitologico Icaro. Più che aviatori quei temerari pionieri erano piuttosto dei paracadutisti ... privi di paracadute.

Sotto forma mongolfiera la prima intervento bellica dell'arma quinta ebbe il suo esordio nel 1797 all'assedio di Mantova da parte di Napoleone, ricomparve poi sessant'anni più tardi a Peschiera. Gli areostati rendono nel 1870/71 servizi grandi a Parigi stretto dalle intransigenti baionette di Moltke.

A definitivamente risolvere il problema della navigazione aerea con apparecchi più pesanti dell'aria ci pensò l'invenzione a l'applicazione del motore a scoppio. Fu così che nell'ottobre del 1890 un apparecchio volante di sei metri in lungo su 14 di largo, ideato e pilotato dall'ingegnere Ader spiccò il primo balzo nel

cielo: pochi centimetri da terra, pochi metri dal punto di partenza. Poco, ma la stura ad orizzonti che sembrano oggi non avere confine. La vera e propria iniziale ascesa è però dovuta ai fratelli Wright i quali nel 1905 superarono di slancio i 38 chilometri. Quattro anni più tardi, Bleriot scavalca la Manica sanzionando definitivamente, con Geo Chavez morto trionfando delle Alpi a Domodossola, il volo con apparecchi a spinta o meglio a trazione meccanica. Tanto il velivolo ed il dirigibile detronizzando la mongolfiera diventano un mezzo ormai riconosciuto attuato per la navigazione aerea. Cessati questi drammi emozionanti di emozionante inizio l'aviazione non piega su se stessa ma è protesa tutta in un sforzo di fervore e di azione al miglioramento ed all'attuazione di sogni sempre più superbi in un continuo infaticabile perfezionamento.

Era intanto giunta l'ora del collaudo del velivolo quale ordigno militare. L'occasione della guerra tripolitana del 1911 sembrava elencata nel programma! L'Italia vantava in quell'epoca ben quattro piloti effettivi, sei di riserva ed una decina di apparecchi non certo attrezzati per la guerra: Farman, Nieuport, Bleriot.

Nell'ottobre 1911 ebbe luogo la prima intervento. La bomba lanciata da velivoli consisteva in una sfera di acciaio poco più voluminosa di una palla da biliardo carica di picrato con ordigno detonante a percussione: Cadde sulla oasi Ainzara ove un migliaio di beduini si erano radunati. L'effetto fu tragico, il panico indiscrivibile. Fin da questo povero inizio l'aviazione si dimostra grande strumento di vittoria. Col progredire della tecnica il velivolo diventa di ora in ora un indispensabile alleato alle armate in conflitti. Gli esperti in materia convenivano nel riconoscere tutta la potenza incalcolabile dell'ausilio alato nelle guerre dell'avvenire.

Durante la guerra del 1914 quando l'aviazione aveva già fatto i primi passi da sola, balbettato i primi concetti, dettato le prime norme gli avieri francesi si spinsero oltre i confini nello intento di bombardare le masse germaniche dirette su Parigi senza tuttavia ottenere quell'effetto equivalente allo sforzo ed alle aspettative, scacco dovuto principalmente all'effetto dei pezzi anti-aerei dei quali l'armata del Kaiser era già fin di allora provvista, ed alla modestissima potenzialità delle bombe dirompenti.

Ma col trascorrere delle esperienze gli esplosivi andavano acquistando potenza e quindi efficacia sempre più poderosa. L'armamento dell'aviatore consisteva, allora, di un fucile a pistola. Apparve in seguito il velivolo con mitragliatrice manovrata dallo osservatore, ma il tiro malsicuro per la posizione poco favorevole del tiratore posto dietro il pilota e che doveva tirare in direzione della coda l'esito non era ancor quello sognato. I tedeschi furono i primi a trovare la soluzione attesa cioè il tiro attraverso l'elica facendo così fuoco in direzione del volo. Un congegno segreto collegava l'arma alla rotazione dell'elica. Ogni proiettile passava mentre questa era in posizione orizzontale in rispetto all'arma. Tale segreto non durò che un periodo minimo: il primo apparecchio caduto in mano degli alleati fornì il modello per la riproduzione. In seguito a questa essenziale innovazione l'aereo ebbe nell'aereo il suo peggior nemico. Si aperse allora nel cielo il ciclo degli epici combattimenti aerei che immortalarono un Guynemer, un Richthofen, un Baracca ed altri eroi della guerra alata.

Ed oggi? Oggi dopo trent'anni appena dai primi tentativi di volo si dura fatica a credere, ad ammettere l'iperbolico progredire dell'aviazione. All'ultima mo-

stra parigina i modelli 1939 esposti fanno apparire le gloriose macchine del passato come gingilli che neppure i nostri bimbi accetterebbero come ballocci.

A Parigi si esposero apparecchi quasi esclusivamente con intento militare, vi si nota l'agonia dell'aviazione di turismo, mentre è l'orgia dell'aviazione diretta, protesa tutta all'attacco, alla distruzione ed alla difesa.

Poche nazioni espongono. L'Italia non è presente per ragioni tecniche, la Russia è marinara, il prestigio dell'aviazione russa è in ribasso. La Francia mantiene segreti i suoi Moran 406, i propri Dewoitine 520, i Loire, i Nieuport 40; si accontenta di mostrare il CAO 200 che potrà raggiungere, benchè non ebbe ancora il collaudo, i 600 chilometri orari; il Breguet a quattro motori destinato per il bombardamento a lungo tragitto la cui velocità è mantenuta segreta.

La Polonia sciorina il tipo «Lupo» apparecchio caccia e di bombardamento armato di due mitragliatrici e di cannone e capace di un carico di esplosivo; il tipo «Slancio» promettente una velocità di 490 orari con un carico utile bastevole per distruggere interi quartieri; il tipo «Allodola» munito di due mitragliatrici ed infine il tipo «Siluro» di meno pretese belliche.

La Germania ha scelto fra i suoi innumeri segreti ordigni il DO 17. Apparecchio complicatissimo con lo si può immaginare, un armamento veramente «kolossal». A fianco di questo tipo i tedeschi vi espongono un Elicottero Focker Achgelis e Cia. con una minima velocità di zero orari. Un primato inimitabile.

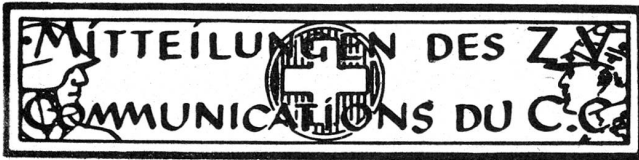
Potez ha macchine a quattro motori capaci di 12 passeggeri con 460 km: Renault, apparecchio caccia leggero 450 HP e 480 km orari, apparecchio di grande valore tecnico ma di poco conto in concetto militare, i suoi piloti faranno bene a non incontrarsi con confratelli di 1000 a 1200 HP, ispidi di armi.

Qualora il caccia leggero dovesse riescire ad avere i favori dei tecnici militari sembra che sarà rappresentato da Lignel promettente 500 orari dovuti a 360 HP. Lignel ha pure in costruzione l'apparecchio tipo «Coppa Deutch 1939», 560 km 480 cavalli.

La Casa Koolhoven apparecchia un caccia più veloce del mondo. Questa macchina coprirà velocità non mai raggiunte, andrà così di fretta che la casa sdegnata dare le cifre corrispondenti in spazio ora: infatti essa informa che il suo bolide percorrerà 140 metri al secondo e 240 in piccata, assicurando che fino alla velocità di 900 orari la macchina non subirà alcuna vibrazione.

Un unico apparecchio originale è dato dalla Focker il D. XXIII, apparecchio che rivendica una nuovissima forma dei caccia. Apparecchio curioso: due motori: uno a prua ed il secondo incassato fra il diaframma della carlinga. Naturalmente profusione di mitragliatrici, due pesanti da 13 mm, 2 a proiettile esplosivo e due a calibro normale. Il posto di comando è blindato. Il collaudo di questo super caccia non è, si dice, stato ancora sperimentato. Tanto per uscire un istante dal regno di Marte solleva l'apparizione dell'idrovolante transoceanico 1940 capace di scavalcare l'oceano in 18 ore. Con tale macchina New York non è ormai altro che un suburbio d'Europa. Diciotto ore non son grand che se si considera che i nostri diretti coprono la distanza da Ginevra a Lugano in metà tempo, circa 9 ore! Per terminare la rassegna Rene-Leduc ostenta l'apparecchio stratosferico *30 mila metri di salita, mille chilometri orari, 14 mila cavalli, 16 m quadrati di superficie portante, grazie alla termo propulsione.*

Confrontati questi dati, ancora una volta, ci vien fatto di credere che gli sforzi sino a ieri compiuti in fatto di aviazione siano rimasti semplicemente un tentativo che incise il primo segno di una storia appena iniziata. La storia dell'aviazione.



Punktzahlen für die Auszeichnungen in den Wettkämpfen 1938

Der Zentralvorstand hat auf Grund von Art. 16 und 17 des Reglementes für das Gewehrschießen, Pistolschießen und Handgranatenwerfen die Punktzahlen für die Auszeichnungen in den Wettkämpfen 1938 wie folgt festgesetzt:

	Diplom I. Klasse bis	Diplom II. Klasse bis	Einzel-diplom bis	Anerk-Karte bis
Handgranatenwerfen	31,62 P.	29,07 P.	38,5 P.	28 P.
Gewehrschießen	siehe nächste Nummer			103 P.
Pistolschießen	129,56 P.	122,95 P.	148 P.	128 P.

Der Zentralvorstand.

Nombre des points nécessaires pour l'obtention des distinctions dans les concours 1938

Se basant sur les art. 16 et 17. du Règlement pour les concours de Tir au fusil, Tir au pistolet, Lancement des grenades à main, le Comité central a fixé le nombre de points pour l'obtention des distinctions comme suit:

	Diplôme I ^{re} classe jusqu'à	Diplôme II ^e classe jusqu'à	Diplôme individuelle jusqu'à	Ment. hon. jusqu'à
Grenades	31,62 P.	29,07 P.	38,5 P.	28 P.
Tir au fusil	voir prochain numéro			103 P.
Tir au pistolet	129,56 P.	122,95 P.	148 P.	128 P.

Le Comité central.

Pistolenwettkampf 1938

Concours de tir au pistolet 1938

Sektionswettkampf — Concours de sections

Diplom I. Klasse — Diplôme I^{re} classe:

Rang	Sektionen Sections	Skala Echelle	Resultate Résultats
1.	Bern	A	140,76
2.	Emmenbrücke	B	140,52
3.	Dübendorf	A	138,49
4.	Chur	B	138,01
5.	Aarau	B	137,72
6.	Le Locle	A	136,68
7.	Untertoggenburg	A	136,66
8.	St. Gallen	A	136,46
9.	Vevey	B	136,10
10.	Yverdon	B	135,25
11.	Lyß-Aarberg	A	135,23
12.	Schönenwerd	A	135,08
13.	Neuchâtel	A	134,82
14.	Herisau	B	134,53
15.	Grenchen	A	134,52
16.	Olten	A	134,42
17.	Münsingen	B	134,30
18.	Glarus	A	133,92
19.	Langenthal	A	133,85
20.	Winterthur	B	133,80
21.	Balsthal	B	133,58
22.	Zürich UOV	A	133,28
23.	Thun	A	132,51
24.	Solothurn	A	132,49
25.	Bischofszell	B	132,21
26.	Zofingen	B	131,77
27.	St.-Galler Oberland	B	131,45
28.	Limmattal	A	131,35
29.	Suhrental	B	131,30
30.	Gürbetal	B	131,01

Rang	Sektionen Sections	Skala Echelle	Resultate Résultats
31.	Langnau	B	130,82
32.	Schwyz	B	130,59
33.	Zürichsee I. U.	B	130,15
34.	Luzern	B	129,56

Diplom II. Klasse — Diplôme II^e classe:

35.	Oberwynen- und Seetal	B	129,55
36.	Hinterthurgau	B	129,46
37.	Lenzburg	B	129,32
38.	Weinfelden	B	128,92
39.	Ste-Croix	A	128,88
40.	Lausanne	B	128,84
41.	Murten	B	128,55
42.	Goßau	B	128,50
43.	Zürichsee r. U.	B	128,25
44.	Genève	B	128,20
45.	St-Imier	B	128,18
46.	Schaffhausen	B	128,13
47.	Romanshorn	B	127,84
48.	Baselland	B	127,69
49.	Nyon	B	127,62
50.	Baden	B	127,61
51.	Toggenburg	B	127,59
52.	Frauenfeld	B	127,41
53.	Rorschach	B	127,20
54.	Gäu	B	126,99
55.	Werdenberg	B	126,96
56.	Frutigen	A	126,89
57.	Kreuzlingen	B	126,52
58.	Oensingen-Niederbipp	B	126,45
59.	Einsiedeln	B	126,08
60.	Val-de-Travers	B	125,95
61.	Zug	B	125,92
62.	Huttwil	B	125,69
63.	Locarno	B	125,18
64.	Sursee	B	124,80
65.	Bremgarten	B	124,72
66.	Entlebuch	B	123,89
67.	Willisau	A	123,62
68.	Amriswil	B	122,95

Ohne Diplom — Sans diplôme:

69.	Hochdorf	B	122,51
70.	Biel	A	122,38
71.	Interlaken	B	122,38
72.	Davos	B	121,58
73.	Chaux-de-Fonds	B	120,63
74.	Zurzach	B	120,21
75.	Kriens-Horw	B	119,76
76.	Delémont	B	119,17
77.	Neuveville	B	118,85
78.	Montreux	B	118,62
79.	Val-de-Ruz	B	118,11
80.	Brugg	A	117,88
81.	Seebezirk	B	116,73
82.	Glatt- und Wehntal	B	116,44
83.	Untersee-Rhein	B	116,26
84.	Arbon	B	116,08
85.	Appenzell-Vorderland	B	115,90
86.	Siggental	B	114,58
87.	Basel-Stadt	B	114,12
88.	Boudry	B	114,08
89.	Zürich UOG	B	114,04
90.	Bienne Romande	B	113,18
91.	Rue	B	112,90
92.	Rheintal	B	111,52
93.	Burgdorf	A	109,77
94.	Sion	B	108,50
95.	Zürcher Oberland	B	108,23
96.	Appenzell-Mittelland	B	107,83
97.	Fribourg	A	107,08
98.	Oberengadin	B	105,51
99.	Sensebezirk	B	95,76
100.	Freiamt	B	94,73
101.	Dorneck-Thierstein	B	88,12
102.	Gros-de-Vaud	B	84,13
103.	Fricktal	B	55,93
104.	Uri	B	55,13

Einzelresultate — Résultats individuels

A. Offiziere — Officiers:

Mit Diplom — avec diplôme:

Rang	Name, Grad, Sektion Nom, Grade, Section	Punkte Points
1.	Lienhard Paul, Oblt., Aarau	154
2.	Bolliger Hermann, Oblt., Bern	154
3.	Sulzer Fritz, Oblt., Werdenberg	151
4.	Wüthrich Samuel, Hptm., Gürbetal	150
5.	Gfeller Werner, Oblt., Bern	150
6.	Rohner Walter, Hptm., Spiez	149
7.	Fehlmann Robert, Plt., Genève	149
8.	Bögli Robert, Oblt., Münsingen	149
9.	Schnyder Willy, Oblt., Balsthal	148