

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 13 (1937-1938)
Heft: 1

Artikel: Nos avions militaires sont-ils à la hauteur des exigences actuelles?
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-703525>

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

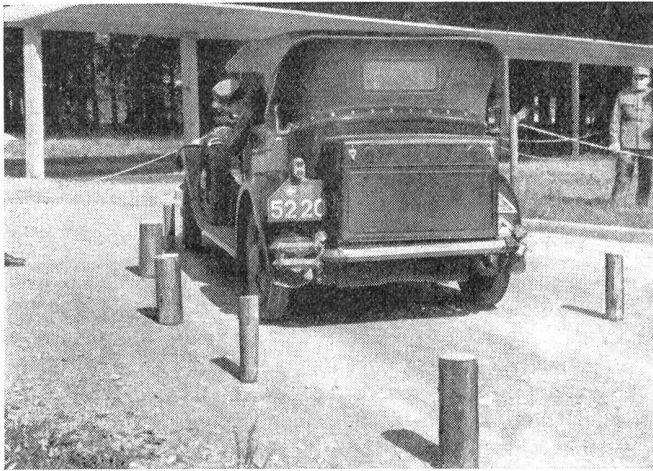
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 29.01.2025

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



Arbeiten der Motorfahrertruppen. Rückwärtsfahren in einem durch Holzklötze markierten Bogen, im Geschicklichkeitsfahren. Jedes Umwerfen von Klötzen führt zu Strafpunkten.

Exercices des troupes automobiles. Exercice d'habileté consistant en une marche arrière dans un arc de cercle marqué par des pièces de bois. Chaque pièce renversée correspond à un certain nombre de fautes.

Esercizi delle truppe d'automobili. Marcia indietro in un cerchio marcato da pezzi di legno. Ogni pezzo fatto cadere corrisponde a delle penalizzazioni. Phot. K. Egli, Zürich.

Anleihe von 4 Milliarden Rubel zur Kräftigung der Landesverteidigung ist bis Ende August mit annähernd 5 Milliarden gezeichnet worden. In Anbetracht der großen Ueberzeichnung beschloß die Regierung, die weitere Zeichnung der Anleihe einzustellen. — Mit amerikanischen Firmen sollen Verhandlungen im Gange sein über den Bau von drei Schlachtschiffen.

★

In den *Vereinigten Staaten* sollen die ersten Proben mit einem neuen Schnellkampfflugzeug durchgeführt worden sein. Die Besatzung besteht aus fünf Mann, darunter zwei Maschinengewehrschützen. Die Mg. sind in die Tragflächen eingebaut, währenddem sich die Motoren hinter denselben befinden, um freies Schußfeld für die Schützen zu schaffen.

★

Mit dem Fall von Santander auf dem *spanischen Kriegsschauplatz* hat die Regierung der Volksfront einen schweren Schlag erlitten. Ganze Bataillone der Regierungstruppen übergaben sich mit ihrer Bewaffnung an Francos Truppen und das erbeutete Kriegsmaterial soll gewaltig sein. Die Ziffer der Gefangenen übersteigt 50.000. Es wird sich wohl bald zeigen, wie weit die siegreichen Truppen von Santander zur Verstärkung der Front von Madrid verwendet wurden. Im Verteidigungsgürtel um Saragossa wird mit wechselndem Erfolge hart gekämpft. Außerordentlich aktiv zeigen sich in den letzten Wochen die auf der Seite Francos stehenden Tauchboote im Mittelmeer, die auch englische Kriegs- und Handelsschiffe teilweise mit Erfolg angriffen. Die Aufregung Englands hierüber ist groß.

★

Die Kämpfe in und um *Schanghai* werden mit aller Grausamkeit geführt. Japanische Flieger lassen ihre Bomben auch über Ansammlungen von Zivilpersonen fallen und bieten damit ein Beispiel des totalen Krieges zum Zwecke, die Bevölkerung zu zermürben. Die Chinesen zeigen nach wie vor eine unerwartet starke Widerstandskraft. China hat sich an den Völkerbundsrat gewandt, der für seine am 10. September beginnende Tagung vor keine leichte Aufgabe gestellt wird. M.

Nos avions militaires sont-ils à la hauteur des exigences actuelles ?

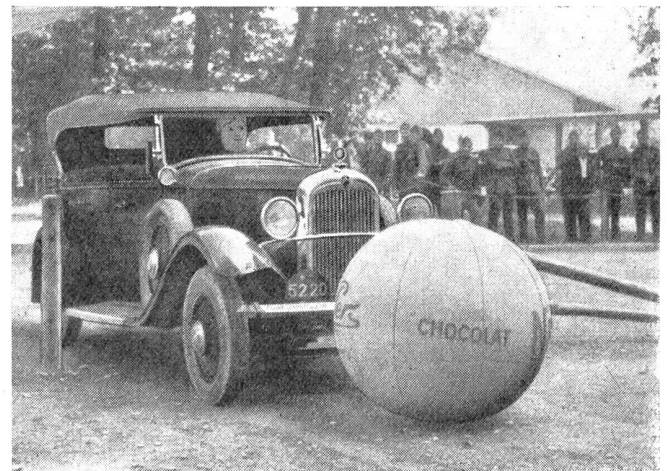
(Corr.) Les résultats du Meeting international d'aviation de Zurich ont donné à quelques chroniqueurs l'occasion de juger sévèrement dans la presse notre matériel d'aviation militaire. C'est notamment le nouveau C 35, avion à missions multiples de construction suisse, qui est l'objet de critiques. Certains journalistes mal informés ont écrit dans des journaux suisses, même dans les quotidiens les plus importants, qu'il s'agit en l'occurrence d'un modèle démodé et qui l'était déjà

avant que ne fut entreprise sa fabrication en série, qu'au point de vue de la vitesse cet appareil est inférieur à ceux de provenance étrangère, etc. Ces appréciations superficielles et exagérées sont basées uniquement sur les résultats des concours de Dubendorf. Or on sait que dans le Circuit des Alpes, qui comptait *plusieurs centaines de kilomètres*, le C 35 n'a été distancé que de quelques kilomètres par heure par les appareils étrangers.

Une armée qui voudrait posséder *en permanence les avions les plus rapides devrait renouveler son matériel chaque année!* Les qualités techniques de l'aviation militaire sont en effet en constante amélioration. *Il est évident que, déjà pour des raisons financières, nous ne serions pas en mesure de nous offrir ce luxe.*

Il y a quelques années encore, après l'introduction du D 27, monoplace de chasse, et du CV à missions multiples, il n'existait pas (par exemple en France) d'avion capable de gagner de vitesse un appareil suisse de reconnaissance. A cet époque, *nous possédions les machines les plus rapides.* En ce moment la France dispose à son tour d'appareils dont la vitesse est plus grande. *Mais il se peut que dans deux ans déjà la situation soit de nouveau renversée.*

Les organes compétents de notre armée sont très exactement renseignés sur les caractéristiques et les possibilités des appareils étrangers. C'est pourquoi ils renoncèrent d'emblée à participer à certains concours du Meeting international de Zurich. Mais il savoir aussi que divers appareils étrangers présentés au meeting, et qui y remportèrent la victoire, ne sont pas encore introduits dans l'armée de leur propre pays, qu'il s'agit donc de prototypes, d'appareils d'essai et de démonstration dont les qualités ne sont d'ailleurs pas encore entièrement affirmées et qui, s'ils sont mis en série à la disposition de l'armée, ne le seront que dans quelques années. Des avions militaires suisses furent inscrits à d'autres concours malgré que l'on eût la certitude absolue qu'ils n'étaient pas en état de remporter la victoire dans leur catégorie. C'est aussi pour cette raison que l'on a renoncé à transformer les machines participant au concours et à leur donner une vitesse supérieure à celle qu'elles font normalement. Le C 35, par exemple, se prêterait aisément à ce « doping ».



Arbeiten der Motorfahrertruppen. Einstoßen eines Balles in ein Zieltor beim Geschicklichkeitsfahren.

Exercices des troupes automobiles. Autre exercice d'habileté au cours duquel un ballon doit être poussé au but par le véhicule.

Esercizi delle truppe d'automobili. Spingimento di un ballone in un determinato luogo, durante un esercizio di abilità. Phot. K. Egli, Zürich.



Gruppenwettübungen der Fliegertruppe. Auslegen eines Flugzeugzeltens durch eine 8-Mann-Gruppe.

Exercices de groupe dans les troupes d'aviation. Un groupe de 8 hommes étend une tente d'avion sur le sol.

Esercizi di gruppo delle truppe d'aviazione. Un gruppo di 8 uomini stende una tenda per aeroplano. Phot. K. Egli, Zürich.

A propos du C 35, qui fait principalement l'objet des critiques et qui prit part au Circuit des Alpes et au concours de puissance ascensionnelle et de vol piqué, on peut donner les renseignements suivants:

Il s'agit donc d'un avion bi-place à missions multiples, dont les principales sont l'observation rapprochée et l'attaque d'objectifs terrestres. Le C 35 n'est donc ni un monoplace de chasse, ni un appareil de bombardement à plusieurs moteurs, et il n'est pas nécessaire d'être très au courant des questions touchant à l'aviation pour comprendre qu'il est puéril de vouloir le comparer à de telles machines, de catégorie toute différente. *Il n'existe pas de type d'appareil qui fournisse le maximum de rendement pour toutes les missions à remplir.* Chaque modèle, en effet, est construit spécialement en vue de la tâche particulière qui lui sera confiée. On ne demande pas, par exemple, à une mitrailleuse de tirer à 15 kilomètres, ni d'utiliser des projectiles de 500 grammes. Alors pourquoi exigerait-on d'un avion qu'il ait le maximum de vitesse, la maniabilité d'un appareil de chasse monoplace, la capacité de transport d'une machine de bombardement, et encore la facilité de décoller et d'atterrir d'un autogiro. Pour obtenir un point de comparaison avec le C 35 il faut choisir des machines construites dans le même but militaire. Nous ne contestons pas qu'au point de vue de la vitesse pure (et, dans les concours en question, il s'agissait précisément de vitesse), le C 35 le soit montré inférieur aux appareils étrangers de même catégorie — *de quelques minutes sur plusieurs centaines de kilomètres, même de quelques secondes seulement dans le vole piqué.* Les milieux compétents de notre aviation militaire, ainsi que nous venons de le dire, connaissaient cet état de choses avant le meeting international. *Ils le connaissaient d'autant mieux que les appareils étrangers mis en ligne dans les concours avec les nôtres avaient été longuement expérimentés dans notre armée! Et c'est justement en raison du résultat de ces expériences que nous équipons notre aviation avec le C 35, et non pas avec l'un des nombreux autres appareils soumis aux essais!*

Considérons un instant le C 35 sous le rapport des missions qu'il a à exécuter. Cet avion ne doit pas seulement être rapide, mais posséder une bonne puissance ascensionnelle. Au départ et à l'atterrissage il doit se

comporter d'une manière qui corresponde aux dimensions limitées des terrains d'aviation dont nous disposons. Il y a lieu de remarquer à ce propos qu'une machine qui, dans les vastes plaines d'Angleterre et de France, peut décoller et atterrir avec facilité, serait quand même inutilisable chez nous en raison de l'exiguïté de nos aérodromes. La maniabilité dans le combat aérien, l'espace à l'observateur, les possibilités de défense et, enfin, la robustesse de l'appareil jouent aussi un grand rôle. C'est ainsi que, pour rendre un exemple, la réparation d'une *avarie identique* demande, pour le C 35, le même nombre d'heures qu'il ne faut compter de jours pour un appareil plus rapide de quelques kilomètres. Cette raison, à elle seule, serait déjà suffisante pour donner la préférence au C 35. Mais il y en a encore une autre, non moins importante.

Il est certainement préférable de doter l'armée en 1937 d'un appareil qui fait 340 kilomètres à l'heure, plutôt que d'attendre à 1938 pour lui en donner un qui fasse 345 kilomètres.

Nous n'aborderons pas ici les autres considérations touchant à la fourniture des matières premières, à la possibilité d'occuper de la main-d'œuvre indigène, au prix de revient, aux droits de licence, etc. Car nous savons que les organes militaires responsables ont donné à ces questions une importance secondaire, pour tenir compte en premier lieu des exigences purement militaires.

Dès le début les spécialistes compétents eurent la conviction que le C 35 serait un peu moins rapide que quelques autres modèles étrangers construits dans le même but. Le choix porta néanmoins sur le C 35 parce que cet avion possède des qualités et des avantages qui compensent largement ses défauts. Par l'ensemble de ses propriétés notre C 35 est nettement supérieur à d'autres constructions conçues à la même époque et en vue des mêmes missions.

Actuellement le C 35 est fabriqué en série. Mais on travaille en même temps à la construction d'un autre modèle nouveau, encore meilleur. Car il est évident qu'on utilise, pour toute création, les améliorations et découvertes qui se font presque journellement dans le domaine de la technique. Mais encore faut-il expérimenter longuement les nouveautés qui semblent séduisantes,



Gruppenwettübungen der Fliegertruppe. Beim Einrammen der Zeltpfähle eines Flugzeugzeltens Mod. 25.

Exercices de groupe dans les troupes d'aviation. Fichage en terre des piquets pour une tente d'avion mod. 25.

Esercizi di gruppo delle truppe d'aviazione. Affondamento dei picchetti per la costruzione di una tenda per un aeroplano Mod. 25. Phot. K. Egli, Zürich.

avant d'en connaître la valeur réelle et de les adopter. Il faut donc se garder de croire que les organes de notre armée chargés des recherches en matière d'aviation restent inactifs et ne mettent pas tout en œuvre pour arriver à des résultats toujours meilleurs. On peut même dire qu'ils témoignent d'une activité remarquable en raison des moyens limités dont ils disposent.

Maintenant que notre aviation dispose d'un avion à missions multiples qui donne satisfaction pour l'heure, c'est le matériel de chasse qui sera renouvelé en premier lieu. Il faut souhaiter que notre futur avion de chasse sera, dans son genre, un appareil aussi intéressant que le biplace C 35. On pourra alors affirmer que notre aviation militaire possède un matériel qui soutient la comparaison avec celui d'autres nations.

Capitaux privés pour l'achat de batteries anti-aériennes en Suède

(Corr.) L'organisation de la défense aérienne active et passive impose dans tous les pays de lourds sacrifices aux finances publiques. Le problème est particulièrement délicat à résoudre dans les Etats où les théories antimilitaristes sont largement répandues et où les nouvelles dépenses en vue de la défense nationale se heurtent à une résistance opiniâtre de la part de l'opinion publique.

Pour tourner la difficulté, et limiter dans la mesure du possible les prestations de l'Etat pour l'acquisition de matériel, tout en renforçant selon les nécessités de l'heure les moyens de défense, la Suède a décidé de faire appel aux particuliers pour l'achat des batteries anti-aériennes, etc.

Un comité d'experts, dont fait partie notamment le capitaine Akermann, a été constitué le 11 mars 1937 pour étudier les divers problèmes soulevés par l'acceptation par l'Etat de capitaux fournis par des particuliers ou des associations. Ce comité a liquidé ses travaux dans un temps extraordinairement court, ce qui donne un nouvel indice de l'importance que l'on attache en Suède aux questions touchant à la défense aérienne.

Dans ses conclusions le comité reconnaît qu'en raison de la non exécution des mesures anti-aériennes prévues dans le programme de défense nationale établi en 1936 — restriction imputable en grande partie à des motifs d'ordre financier — les acquisitions par les propres moyens des grandes villes et des établissements industriels importants de matériel de défense sont devenues très désirables. Seules les armes semblables à celles utilisées par l'armée seront acceptées, ceci pour sauvegarder l'unité de doctrine et l'uniformité des types.

Les prestations privées peuvent d'ailleurs être faites également sous forme de capitaux, de terrains, de bâtiments, etc., et provenir de particuliers, de sociétés ou de groupements quelconques.

Aux termes de la Constitution suédoise les communes, en tant qu'organismes politiques, ne sont pas autorisées à fournir des capitaux pour l'achat de matériel de défense anti-aérienne. Le comité d'experts estime néanmoins qu'en leur qualité de propriétaires d'immeubles, de terrains et d'entreprises industrielles elles pourraient, lors de souscriptions organisées par des propriétaires fonciers ou des industriels, fournir des contributions dont l'importance dépendrait de la valeur de leurs biens fonds.

Le comité d'experts ne s'est pas prononcé sur la légalité de dons de l'Etat, mais il propose d'exonérer de l'impôt les donateurs pour le montant de leur souscription.

Certaines conditions peuvent être exigées par le donateur quant à l'emploi du matériel offert, lorsque ces conditions ne sont pas contraires aux intérêts généraux de la défense aérienne. Le Ministère de la guerre est tenu de donner des renseignements précis sur l'utilisation des dons.

De son côté l'Etat prend certains engagements. Il se charge de l'acquisition du matériel ou de la transmission des commandes, surveille la fabrication, fournit les locaux pour les dépôts et magasins, aménage les emplacements des armes, en tant que d'autres arrangements n'ont pas été pris avec les donateurs. La surveillance du matériel, l'instruction des équipes de servants, qui seront formées en premier lieu d'hommes du landsturm, la fourniture des munitions d'exercice et l'équipement des servants incombent également à l'Etat.

Les organisations volontaires de landsturm seront mises à contribution pour l'instruction. Si le premier contingent de

munitions pour le début de la guerre n'est pas offert avec les armes, l'Etat doit le fournir dans la mesure du possible. Le remplacement des munitions à la guerre incombe dans tous les cas à l'Etat.

On voit par ce qui précède que les dons bénévoles imposent quand même à l'Etat un surcroît assez considérable de dépenses à mettre au compte de la défense nationale. C'est pourquoi le comité d'experts propose, en raison du contrôle parlementaire, de soumettre à la ratification du Reichstag les motifs qui justifient l'acceptation d'armes, etc., pour chaque cas particulier.

L'idée n'est pas simplement à l'étude, comme on pourrait le croire. Les constatations suivantes prouvent au contraire qu'elle est en voie de réalisation. D'après des articles de journaux l'association pour la défense aérienne de Malmö, qui a déjà maintes fois manifesté son activité, a déjà commandé des canons anti-aériens à la célèbre fabrique suédoise d'armes Bofors. Lors de la dernière assemblée de l'Association technique suédoise à Stockholm deux orateurs ont souligné la nécessité pour l'industrie, en dehors des autres mesures de protection et vu les moyens insuffisants dont dispose l'armée, d'envisager l'acquisition de batteries anti-aériennes. L'un des deux, l'ingénieur P. Rydbeck, qui était en même temps membre du comité d'experts, présenta la proposition suivante qui correspond exactement aux conclusions formulées par la suite par le dit comité: Les établissements industriels doivent acheter des canons et les offrir à l'Etat, sous la réserve que ces armes soient affectées à la défense aérienne de l'usine qui les offre. Le second orateur, l'ingénieur Axel Ekwall, qui était chargé de traiter en particulier la question de la protection des usines hydrauliques en cas d'attaque aérienne, a fait cette boutade qui ne manque pas d'originalité: *Les canons sont les meilleurs « extincteurs d'incendies ».*

Marxismo

(Continuazione.)

Per intanto abbiamo sott'occhio quanto i sindacati hanno formato, formato degli aristocratici che costituiscono una élite professionale avente diritto dispotico su tutta la massa operaia che agisce, ubbedisce ciecamente più di quanto potevano ubbidire i mezzadri degli antichi signorotti. Il bolscevismo, il comunismo è l'estremità odierna dei partiti di sinistra coi quali la rivoluzione tocca fondo sgretolandovisi. Privo di ogni benchè minima parte di spiritualismo il comunismo non è possibile nè in filosofia nè in pratica.

Attualmente il risultato più visibile di ciò che il comunismo bolscevico ha ottenuto è di trasformare la Russia in una autarchia economica, terminando di distruggere ciò che ancora esisteva di individualismo in un popolo che fu sempre costumato a pensare collettivamente. Tutto è ormai sacrificato alla produzione, l'uomo non è più che un istrumento, la produzione non ha altro scopo che il benessere generale che si è distrutto come la prosperità americana del 1929, senza però che la Russia, priva di ogni dono di esperienza tecnica, di ardore, entusiasmo, idealismo, possa porre un rimedio alla sua rovina presente. Il comunismo-bolscevico resterà sempre uno sforzo inutile di applicare allo stato una ideologia. Fra tutte le ideologie, la marxista è la più esigente, non tollera alcuna attenuazione poichè il suo primo postulato è la distruzione totale della società borghese, dell'intera civilizzazione, e come dottrina senza alcuna pietà, priva di ogni umano sentimento di ogni scrupolo individualista, non può tenere conto delle sofferenze che la sua applicazione deve necessariamente provocare restando rannicchiata nel dogma della fatalità inesorabile. Per il marxista le distruzioni, gli annientamenti, le uccisioni è legge della natura, la società gli uomini essendone parte non possono sottrarsi a questi eccessi nè possono rivoltarsi — ma nella lotta della vita contro un sistema, questa ha sempre la vittoria finale.

Lo spirito bolscevico è debolezza poichè oggi siamo all'agonia di ogni ideologia. Il fascismo è, sotto questo