

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 8 (1932-1933)

Heft: 19

Rubrik: Petites nouvelles

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: 16.02.2025

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

Schwarz toute notre estime et le remercier pour les documents mis très obligeamment à notre disposition. La manifestation a été des mieux organisée, coureurs et spectateurs conserveront toujours un excellent souvenir de cette belle et saine journée.

Un dernier coup d'œil au superbe panorama du Lac Noir avant le retour en autocar à Fribourg, cordiales poignées de mains entre coureurs de différentes régions, et à la prochaine entend-on dire de toutes parts... à La Chaux-de-Fonds!

Armement et matériel

D'après le « Daily Telegraph », voici quelques détails sur le char flottant Garden-Lloyd dont nos lecteurs auront probablement déjà entendu parler.

Ce char est analogue au char terrestre du même nom, sauf pour les surfaces flottantes qui sont en bois spéciaux; il est plus lourd de 2 tonnes, sa longueur atteint 4 mètres et sa hauteur 1 m 80. Sa cuirasse avant de 9 millimètres le protège contre les balles perforantes à partir de 150 mètres et contre les balles ordinaires aux très courtes distances.

Sa mobilité sur terre est bonne; il peut atteindre 60 kilomètres à l'heure en terrain varié et 64 kilomètres sur route. Sur une pente de $\frac{1}{4}$, il atteint facilement 10 kilomètres. Il peut franchir une tranchée de 1 m 50.

Dans l'eau, où il est propulsé par une petite hélice, il donne une vitesse de 6 nœuds, soit environ 11 kilomètres.

Au cours des essais qui eurent lieu en Angleterre, sur la Tamise, le char descendit la berge, plongea dans l'eau et se mit à nager sur le fleuve, en ne laissant apercevoir que la tourelle et les côtés des surfaces flottantes.

Malgré le courant, le char conserva sa direction et put même aller contre celui-ci et le vent. Pendant sa marche, il prit sous son feu les défenseurs supposés placés sur les deux rives.

En décembre 1917, le colonel Fuller avait proposé un engin analogue pour la traversée du Rhin. Les essais ne purent cependant avoir lieu qu'en 1922, au cours desquels d'ailleurs, le char coula, une voie d'eau s'étant déclarée.

Petites nouvelles

Ces derniers temps ont paru à différentes reprises dans la presse des informations annonçant la démission imminente du colonel Biberstein, commandant du 3^e corps d'armée.

Nous sommes heureux d'apprendre à nos lecteurs que le D. M. F., d'entente avec le colonel Biberstein, a déclaré que ce dernier n'a ni remis sa démission ni n'a l'intention de la remettre au Conseil fédéral.

Les milieux compétents ne sont pas au clair sur les motifs pour lesquels ces informations surprenantes ont été publiées, parfois même sous une forme sensationnelle.

C'est avec beaucoup de plaisir que nous enregistrons ce démenti.

* * *

Le travail de mineur est une des branches principales de l'activité de nos sapeurs. M. le colonel Lecomte, qui commande l'Ecole de Recrues de sapeurs actuellement à Yverdon, a trouvé une bonne occasion de faire exécuter à ses hommes un exercice intéressant et pratique. Il s'agissait d'abattre la cheminée et de faire sauter une partie des fours de l'ancienne briqueterie Dutoit, sise entre la Mauguettaz et Yvonand, en bordure de la route. 3,5 kg d'explosif suffirent à ébranler la cheminée et la faire s'écrouler juste à l'endroit prévu, tandis que 70 kg de trotyl et de fulmicoton répartis en 20 charges de 3,5 kg chacune furent nécessaires pour détruire le bâtiment des fours. Toutes ces charges étaient reliées entre-elles par du cordon à inflammation instantanée et l'allumage électrique était installé.

Grâce à l'excellente préparation du travail de nos sapeurs, aucun dégât n'a été occasionné aux bâtiments voisins. Quelques grosses pierres dans les champs, quelques morceaux de briques sur les toits tout proches, ce fut tout. Le colonel divisionnaire Schué, chef d'arme de la cavalerie, assistait à l'opération.

* * *

On envisage, en Italie, pour désorienter les avions ennemis en cas de guerre, d'utiliser des éclairages intermittents dans les parties excentriques des grandes villes, ainsi qu'à certains points peu fréquentés. De même de puissantes sources lumineuses (de plusieurs millions de bougies) serviraient à aveugler les pilotes.

* * *

L'établissement de constructions aéronautiques Rawaniski a conçu une hélice en bambou dont la solidité et la durée seraient très grandes et qui aurait donné, aux essais, des résultats très satisfaisants.

Pour la construction des hélices, le Japon était obligé, jusqu'à présent, d'importer avec beaucoup de difficultés, du noyer de Circassie ou de l'acajou. Quant au duralumin, dont le prix est très élevé au Japon, son principal élément, l'aluminium, doit être importé.

L'inventeur est parvenu à plier les bandes de bambou sans en altérer les fibres, et à les coller ensemble au moyen d'une colle à la caséine.

Les examens techniques ont démontré que le bambou ainsi préparé, tout en étant un peu plus lourd que l'acajou ou le noyer de Circassie, est infiniment plus élastique et plus solide.

Les hélices ainsi construites peuvent être considérées pratiquement comme insensibles à l'humidité et à la chaleur. Leur prix de revient est de 20 à 30 % inférieur à celui des hélices en bois dur.

* * *

Aux Etats-Unis et d'après une information du « Ins. News Service », le croiseur de 10,000 tonnes « Indianapolis », terminé en novembre 1932, doit entrer dans les docks de Philadelphie pour une refonte complète, car il s'est révélé comme impropre au service actif. Les pièces de 20 centimètres se trouveraient particulièrement mal établies, au point que tout le navire vibre dangereusement pendant le tir. L'« Indianapolis » est le sixième navire de sa série (programme naval de 1924) et les mêmes malfaçons ont été constatées sur les cinq premiers navires. Ces malfaçons auraient pour origine une construction en série particulièrement hâtive. Des ordres ont été donnés par le Département de la marine pour que l'on renonce, dans l'avenir, à de pareilles méthodes de construction.

* * *

Les Allemands, qui s'occupent beaucoup de l'élevage des chiens, ont l'intention, d'après la revue « Der Hund », de créer une race spéciale de chiens de liaison. Cette race devra présenter une conformation physique et des aptitudes particulières. Les animaux devront être capables de se déplacer à grande vitesse sur le terrain difficile du champ de bataille. Ils devront rester insensibles aux bruits et à l'agitation du combat. Ils doivent remplir les conditions contradictoires d'être très attachés à leur maître, et cependant de pouvoir en changer assez facilement selon la nécessité. Leur robe doit les mettre à l'abri des intempéries, des épines et des barbelés.

* * *

La revue « Polska Zbrojna » donne les chiffres suivants sur le nombre des chars de combat dont disposeraient les principaux Etats européens.

Angleterre: environ 50 chars de rupture, 100 d'accompagnement pour l'infanterie, 250 d'action lointaine pour l'infanterie et la cavalerie, 200 d'exploration et 100 d'entraînement.

France: 3000 chars anciens d'accompagnement pour la cavalerie et l'infanterie, 100 de rupture, 50 d'exploration et 100 de modèles divers.

Russie: environ 1500 chars, dont 400 d'exploration, 1000 d'accompagnement pour l'infanterie et la cavalerie, 100 de rupture et un petit nombre de chars du type Christie, 40.

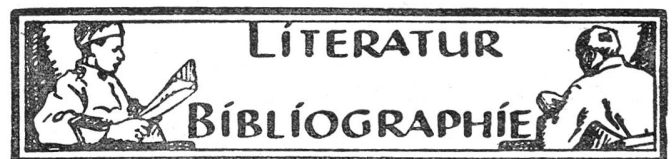
Yougoslavie: 100 chars d'accompagnement pour infanterie et cavalerie (types Renault 17 et Renault N.C.).

Belgique: environ 100 Renaults d'accompagnement d'infanterie.

Tchécoslovaquie: environ 80 chars d'accompagnement d'infanterie.

Lituanie: environ 30 chars d'accompagnement d'infanterie et de cavalerie et 20 de reconnaissance.

Finlande: environ 30 chars d'accompagnement d'infanterie.



Hermann Thimmermann. *Der Sturm auf Langemarck.* (Verlag Knorr & Hirth in München, 1933.) Fr. 2.40. Kommissionsverlag bei Grethlein & Cie. in Zürich.

In den Spätherbsttagen des Oktobers 1914 versuchte die neugebildete vierte deutsche Armee zwischen Ypern und dem Kanal die englisch-französische Front zu brechen. Ein großer Teil dieser Truppen bestanden aus Kriegsfreiwilligen. Das 26. Reservekorps wurde auf die englische Kernstellung bei Lange-