

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 13 (1937-1938)
Heft: 6

Artikel: Les nouveaux uniformes de l'armée
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-705045>

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: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 monoplane 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 monoplane 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 super-maximum), 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 1^{er} 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-

gentés. Ils porteront à la manche des insignes dorés ou argentés qui rappelleront beaucoup ceux des uniformes bleu foncé. Le col semi-rabattu des officiers perdra naturellement les étoiles, ce qui engage à revenir aux épaulettes du genre de l'ancien uniforme. Le pantalon de sortie recevra un passe-poil de la couleur de l'arme, large de quatre centimètres; au pantalon d'exercice, les bandes molletières seront remplacées par des guêtres pourvues de fermetures « électriques ». Le ceinturon sera en drap entrelacé de fils d'or or d'argent. Les officiers non montés porteront une baïonnette, et les montés un sabre recourbé à cheval, et une dague pour la tenue de sortie.

L'on conviendra que ces données font une excellente impression. Avec la prolongation de la durée du service militaire, il devient indispensable de soigner davantage que par le passé la tenue de nos soldats. Ceux-ci, groupant bon nombre de classes d'âge sujettes aux modifications de leur « ligne » — si nous osons dire — ne peuvent prétendre à autant de chic que leurs camarades des armées dites permanentes; pour les Suisses voyageant à l'étranger, c'est, à leur retour, un spectacle un peu pénible. A plus forte raison est-ce un devoir de soigner, dans la tenue de nos militaires, tout ce qui peut l'être sans inconvénients. A ce propos, nous rappelons qu'ici même, nous avons à plusieurs reprises demandé la suppression du bonnet de police pour les sous-officiers. Nulle occasion meilleure ne saurait s'offrir pour doter enfin nos caporaux d'une casquette, espérons qu'on y aura songé. La coupe vestimentaire des recrues pourrait d'ailleurs être plus soignée, au risque d'être obligé de les contraindre à ne pas sortir de la caserne pendant quelques jours; on ne fait du reste pas d'omelette sans casser des œufs. Il existe des armées où les recrues ne sont pas autorisées à sortir des casernes avant plusieurs semaines, la discipline et la tenue ne peuvent qu'y gagner.

Mobilizzazione industriale ed economica

Il Consiglio federale ha approvato, in una delle sue ultime sedute, un progetto di legge sulla mobilitazione economica. Questo oggetto verrà trattato colla massima sollecitudine perchè, durante la sessione autunnale, le camere hanno già nominato le relative commissioni.

Questa legge costituisce la base della mobilitazione economica. Negli altri stati le preparazioni economiche sono molto più avanzate che da noi. Nella Svizzera la necessità di una simile preparazione non venne riconosciuta che negli ultimi anni. Durante lunghissimi anni si trascurò questo problema importantissimo della preparazione per la guerra dimenticando che le preparazioni d'ordine economico stanno alla base di ogni successo bellico. *La mobilitazione economica è diventata uno dei fattori più importanti della nostra difesa nazionale.* Questo fatto venne riconosciuto dalla commissione per una legislazione economica, composta dei rappresentanti di tutti i rami industriali ed economici. Essa ha scritto nel suo rapporto: « La commissione è convinta che si devono prendere immediatamente tutte le misure utili per assicurare alla Svizzera i mezzi economici e finanziari necessari. Essa accoglie con entusiasmo le proposte formulate dal Dipartimento federale dell'industria e dell'economia sulla organizzazione prevista ed esprime il desiderio che la politica economica dei prossimi anni tenga in dovuto conto le necessità della mobilitazione economica.

La mobilitazione economica comprende tutte le misure atte ad assicurare all'esercito i mezzi (viveri, munizione, armi, materiale) necessari per vivere e per combattere. Questo compito nazionale urgentissimo non è meno importante di quello della preparazione tecnica dell'esercito. Tutti i nostri sforzi per migliorare il grado di preparazione per la guerra dell'esercito non avranno che un valore relativo se non saranno accompagnati da una legislazione economica intelligente. I migliori soldati e le armi più moderne non gioveranno a nulla se il paese non disporrà, nello stesso tempo, anche di una industria capace e disciplinata, in grado di produrre

tutto quanto è necessario per l'esercito e per la popolazione civile. La guerra domanderà all'industria un lavoro immenso, difficilmente comparabile con quello del tempo di pace. Ora noi sappiamo che se è facile creare nuove fabbriche, nuove industrie e nuove organizzazioni, in tempo di guerra è assai difficile aumentare o semplicemente cambiare le possibilità di produzione. Un simile lavoro non potrà dunque essere richiesto dalla nostra industria e dalla nostra economia nazionale se non si saranno prese, già in tempo di pace, tutte le misure precauzionali necessarie. Fin'ora mancava la base legale per poter prendere disposizioni di questo genere.

La nuova legge dà al Consiglio federale la facoltà di prendere tutte le misure che egli giudicherà necessarie per assicurare i rifornimenti indispensabili all'esercito ed alla popolazione civile per il tempo di guerra.

(Continua.)

Le truppe d'osservazione d'artiglieria

Nel corso della guerra mondiale si scoprì il metodo di definire esattamente la posizione delle batterie avversarie e di aggiustare il proprio tiro con le stazioni ottiche e con le squadre fonotelemetriche. Anche da noi si introdusse ben presto questo genere di servizio, approfittando, nella misura del possibile, delle esperienze fatte durante la guerra. L'organizzazione militare del 1925 ci apportò le prime compagnie d'osservazione d'artiglieria che vennero attribuite alle sei brigate d'artiglieria. Esse erano composte da una sezione ottica, da una sezione fonotelemetrica e da una sezione di collegamento, munite cogli apparecchi telefonici necessari per permettere la immediata trasmissione delle osservazioni ai relativi posti di comando. Accanto alla perfetta osservazione del tiro, le compagnie d'osservazione d'artiglieria, hanno il compito di preparare il materiale topografico necessario per il tiro e di fotografare a distanza il settore occupato dal nemico. Nel corso degli ultimi anni le compagnie d'osservazione sono diventate un collaboratore indispensabile dei nostri capi superiori dell'artiglieria.

Con la nuova organizzazione ogni divisione avrà alle sue dipendenze una compagnia motorizzata d'osservazione; alle brigate da montagna indipendenti vennero attribuite delle compagnie d'osservazione più piccole. Queste ultime non posseggono gli apparecchi fonotelemetrici perchè in montagna la misurazione del suono è molto più difficile e meno sicura che nell'altopiano od in pianura. L'effettivo dei soldati osservatori incorporati nelle compagnie da montagna è inferiore di quello delle compagnie di campagna. Anche il numero degli autocarri è assai ridotto. Per contro la compagnia d'osservazione da montagna possiede 15 bestie da soma per il trasporto del materiale d'osservazione ed un numero equivalente di convoglieri. Le compagnie motorizzate d'osservazione d'artiglieria attribuite alle divisioni, posseggono tre autovetture, 25 autocarri leggeri e medi e sei motociclette. Le compagnie 1—6 della vecchia organizzazione vennero attribuite alle nuove divisioni 1, 3, 4, 5, 6 et 7; le altre 6 compagnie per la seconda, la ottava, la nona divisione e per le brigate da montagna indipendenti dovranno essere formate.

Tutte le compagnie porteranno il numero della divisione o della brigata alla quale sono attribuite. Il materiale nuovo per le sei compagnie da formare costa 2,8 milioni di franchi. Il Consiglio federale ha domandato un credito iniziale di 1,8 milioni di franchi da prelevare sull'eccedenza del prestito militare.