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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 3 (1928)

Heft: 11

Artikel: L'armée de l'Air

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-709788

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

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

glaubte jedoch, verschiedenenorts feststellen zu müssen, dass diese Erkenntnis nicht überall durchgedrungen ist. Entweder wird die Wahl dem Manne selbst überlassen, der in den seltensten Fällen weiss, wo ihn «der Schuh drückt», d. h. welcher Schuh für ihn passt. Oder es wird einfach nach der im Dienstbüchlein eingetragenen Schuhnummer bestellt, ohne Rücksicht darauf, dass diese ev. aus der Rekrutenzeit herstammt, und die Füsse seither gewachsen oder breiter geworden sind.

Dies geschieht besonders auch deshalb, weil die Marschschuhe mit Centimetermass, die gewohnten Zivilschuhe aber, die oft zum Vergleich herbeigezogen werden könnten, mit Stich- oder Inchmass gestempelt sind.

Alle Methoden, die nicht auf sachgerechtem Anmessen und Anprobieren beruhen, sind verwerflich, und dabei ist die Truppe der leidende und der Führer, der die Marschtüchtigkeit derselben voraussetzt, der betrogene Teil.

Es sollte daher jedes zur Abgabe gelangende Paar von einem kompetenten Manne zuerst angemessen und nachher anprobiert werden und jedes nicht passende Paar ohne Rücksicht auf Bequemlichkeitsgründe ausgetauscht werden.

Zu grosses Schuhwerk ist ebenso schädlich wie zu kleines. Dies aus Gründen, die ich hier nicht näher zu bezeichnen habe, und doch begegnet man immer und überall dem Ausspruche: «nur gross genug nehmen» mit der Wirkung, dass die Schuhe häufig zu gross abgegeben werden.

Für Missbildungen, und solche gibt es besonders an den Zehen, sollte am Etappenorte eine Masswerkstätte eingerichtet werden, wohin mit solchen behaftete Leute abgeschoben werden könnten, zur Fassung von Schuhen nach Mass.

V. Aufklärung und Kontrolle.

Mit der gleichen Berechtigung, wie heute bereits periodische Waffenkontrollen, Zahninspektionen und dergleichen, sollten auch Schuhwerk- und Fussinspektionen vorgenommen werden.

Ich stelle mir vor, es sollte in jedem Devisionskreis ein Instruktionsorgan, bestehend aus einem kompetenten Schuhfachmanne und einem Spezialarzt für die Füsse, errichtet werden, das in jedem Dienste mindestens 2 Inspektionsreisen zu unternehmen hätte. Die Kontrolle der Schuhe hätte sich auf Unterhalt, Passform und Reparaturen, die der Füsse auf Missbildungen und dergleichen auszudehnen.

Ferner könnte damit ein Aufklärungsvortrag über Fuss- und Schuhbehandlung für Offiziere und Mannschaften verbunden werden.

Jede Kompagnie, oder wenigstens jedes Bataillon oder Abteilung sollte seinen Schuh-Unteroffizier haben, der aus Fachkreisen hervorgehend zudem noch einen Spezialkurs zu bestehen hätte. Ihm würde die Leitung der Werkstätten übertragen, sowie das Anmessen und Anpassen der neuen Schuhe. Er könnte auch den gesamten Verkehr der Einheiten mit der Etappe und deren Reparatur- und Masswerkstätte übernehmen.

Auf Anordnung des Kommandanten hätte er Inspektionen über den Unterhalt des Schuhwerkes auszuführen.

VI. Schluss.

Die Beschaffung von geeignetem Schuhwerk für die Armee und ihr Unterhalt ist beinahe ebenso wichtig wie die der Waffe, eventuell noch schwieriger und kostspieliger.

Das Rohmaterial wird täglich knapper und teurer. Die grösste Sparsamkeit ist am Platze, wollen wir nicht riskieren, im Kriegsfalle nach Erschöpfung der Reserven mit Schuhwerk «Marke Ersatz» ins Feld ziehen zu müssen.

Die Ausführungskosten der vorgeschlagenen Abhülfemassregeln sind unbedeutend im Vergleiche zu den Summen, die durch rationelle Behandlung des Schuhwerks eingespart werden können. Aber es gilt mehr als blossen Geldeswert, es gilt die Marschtüchtigkeit unserer Truppen zu fördern.

Diese Leitlinien bezogen sich auf den Aktiv-Dienst, dürften aber heute noch allgemeines Interesse finden. (Die Red.)

L'armée de l'Air.

La question de notre aviation militaire étant à l'ordre du jour, nous croyons intéressant d'attirer l'attention de nos lecteurs sur l'article si-dessous. Son auteur, le capitaine Primault, officier d'Etat-Major des troupes d'aviation, est particulièrement bien placé pour parler de ce sujet brûlant. Cet article a paru dernièrement dans une captivante brochure de propagande, intitulée «L'utilité, l'importance, l'avenir de l'aviation nationale».

L'aviation militaire n'existait pas encore qu'inventeurs, constructeurs et quelques militaires clairvoyants lui destinaient déjà un rôle considérable à jouer dans une guerre future. N'est-ce pas en 1912 que Michelin, le grand industriel français et mécène de l'aviation, caractérisait comme suit les possibilités de l'avion de guerre: «L'avion est: 1. un merveilleux instrument de reconnaissance; l'œil du commandant; 2. l'aide indispensable de l'artillerie ou mieux encore son complément; 3. un terrible engin de combat, capable de paralyser la mobilisation, de retarder, de plusieurs semaines peut-être, l'entrée en ligne de certains corps d'armée, en faisant sauter les voies ferrées, gares de jonction, centres d'approvisionnements et de ravitaillement, parcs de matériel et de munition, de changer le sort d'une bataille en forçant à s'éparpiller et semant la confusion dans les corps de troupes fraîches qui se hâteraient sur les routes pour décider la victoire.»

La guerre mondiale surprit l'aviation alors qu'elle n'était qu'à ses débuts et que son adaptation aux besoins de la guerre était esquissée à peine. Durant toute la guerre on put alors assister à un développement formidable des armements aériens. Mais les conditions spéciales qui entourèrent cette brusque croissance ne furent pas toutes à l'avantage d'un développement rationnel et normal. En effet, au cours de la grande guerre, la préoccupation dominante de chaque belligérant fut toujours de trouver et de construire le plus rapidement possible le type d'avion qui serait l'efficace parade de celui qui lui était opposé par son ou ses adversaires. Le temps d'étudier les meilleures et les plus rentables possibilités d'emploi de l'aviation de guerre, le temps et les moyens de réaliser un programme basé sur les conclusions d'une pareille étude firent toujours défaut au cours de cette mêlée où l'obsession de la riposte accaparait toutes les intelligences, toutes les énergies et toutes les forces des belligérants. Dès lors faut-il s'étonner de ce que l'aviation de guerre, si elle fut brillante et glorieuse, ne fut pas un des facteurs décisifs de la victoire? — A l'heure actuelle, bien que nous soyons encore trop

imprégnés des expériences de la guerre et des procédés qui y furent en honneur, il semble qu'une étude impartiale des possibilités de l'aviation de guerre conduise à la recherche d'une utilisation plus rationnelle, plus rentable aussi des remarquables caractéristiques militaires de l'aviation. Le rôle qu'on lui assigne déjà dans le cadre de la Défense nationale s'élargit et prend une ampleur telle qu'il ne pourra plus être confié à la cinquième arme, modeste auxilaire du commandement de l'armée de terre, mais à l'armée ou flotte aérienne, dont la part sera, sinon décisive, du moins prépondérante dans la défense du territoire national. — Si ceci est vérité presque admise par tous les pays civilisés, en Suisse, par contre, on semble n'avoir pas encore compris l'énorme importance que prend l'aviation militaire, base essentielle de notre sécurité.

Le développement de la navigation aérienne oblige chaque nation continentale à se considérer comme une île où l'air remplace l'eau. Cette nation étant protégée du côté de la terre et éventuellement de celui de la mer, sa sécurité peut-elle être considérée comme assurée, quand ses frontières aériennes sont librement ouvertes? Assurément non! Non, surtout pour notre pays que l'on peut traverser, longitudinalement et de bout en bout, en une heure et demie de vol. Qu'importera alors pour nous une avance, dans les Alpes ou le Jura, de quelque cent mètres de la part de nos troupes terrestres, harassées, éprouvées et démoralisées peut-être dés le début de la mobilisation par des bombardements incessants, de jour et de nuit. si nos capitales sont détruites, incendiées, asphyxiées ou empoisonnées, nos chemins de fer immobilisés et notre population affamée et affolée! Ce danger sera toujours menaçant pour la Suisse, mais une aviation forte, consciente de sa valeur et de l'importance de sa tâche, consciente aussi de l'appui de tout le peuple et de toute l'armée, sera capable de rendre toute entreprise d'une armée aérienne ennemie si onéreuse en matériel, en vies humaines et en destructions que celui qui la monterait sera obligé d'y regarder à deux fois avant de la déclencher.

On ne saurait assez le répéter: La Suisse doit posséder son armée de l'air, dont le commandement supérieur usera strictement en faveur de la défense nationale.

Il faut que notre ennemi s'attende à trouver, aussi bien au-dessus de notre territoire qu'au-dessus de ses lignes, de ses usines, de ses aérodromes, bref, au-dessus de tous les points sensibles de son territoire qui seront à notre portée, des avions suisses, dont le cran et l'opiniâtreté des équipages n'auront d'égale que leur volonté acharnée de faire payer cher toute atteinte ennemie à notre territoire.

Il faut que nous soyons passés maîtres en l'art des guérillas aériennes.

Il faut — la comparaison est romantique peut-être, mais combien juste — que nous soyons les aigles défendant du bec et des serres leurs aires menacées.

Et pour cela que demandons-nous?

Des avions de combat modernes!

A la supériorité du nombre nous devrons répondre par la supériorité du matériel, si nous voulons nous donner la peine de chercher et de trouver ce matériel. Nous pourrons répondre encore par la supériorité des équipages si on nous permet de pousser leur instruction en la spécialisant dans le domaine du combat aérien. Nous le pourrons enfin par la supériorité morale si on veut bien nous mettre au bénéfice d'un recrutement sélectionné, ce qui serait normal étant donné l'importance vitale pour notre pays de notre tâche.

Or, tout ceci est possible et ne demandera pas de la part du pays des sacrifices exagérés. Mais pour que ce soit possible il faut que l'on reconnaisse l'importance qu'il y a pour notre sécurité à posséder une armée aérienne forte et consciente de sa valeur.

Capitaine Primault,
Officier d'Etat-Major des Troupes d'Aviation.

Le Claquement de la Balle.

(De la «Revue belge du tir».)

Le «claquement de la balle» est un phénomène acoustique assez curieux qui intrigue bien souvent ceux qui fréquentent les stands de tir aux armes de guerre. Si l'on se tient à une certaine distance d'un tireur en action et dans le voisinage de la direction de la trajectoire des balles, on perçoit distinctement, à chaque coup de feu, deux détonations successives. La première provoquée par la déflagration de la poudre, et la seconde — qui ne s'explique pas au premier moment. Si, d'autre part, on se trouve dans la tranchée réservée aux marqueurs, aux distances de 5 ou 6 cents mètres par exemple, on entend également deux détonations successives, mais perçues cette fois dans un ordre inverse: la première sera attribuée, à tort, au choc de la balle contre la cible ou la butte de tir et la seconde sera la détonation normale. Si, enfin, le tir s'effectue en terrain découvert, sans butte ni cible, on est surpris d'entendre tout de même les deux détonations successives pour chaque coup de feu.

Comment expliquer ce curieux phénomène qui a fait l'objet, il y quelques années, d'une communication à l'Académie des Sciences?

Le commandant Agnus attribue le «claquement» au déplacement brusque provoqué par la balle dans chaque couche d'air qu'elle traverse à grande vitesse. En effet, lancé dans l'espace, le projectile y rencontre une suite de couches d'air qui se succèdent comme les cercles que nous traçons sur l'eau en y jetant une pierre. Ces couches, de densités différentes, constituent un obstacle que la balle traverse en provoquant le bruit caractéristique que l'on a dénommé «claquement». Si l'on tient compte d'une part de la vitesse uniforme de propagation du son et d'autre part de la rapidité décroissante avec laquelle la balle progresse dans l'air, on comprendra que suivant la distance à laquelle on se trouve du tireur, on percevra d'abord la détonation et ensuite le «claquement» ou inversement. Si au début le bruit du choc de la balle dans l'air a une avance sur l'onde sonore fournie par la détonation normale, cette avance diminue bien vite et, même, à un moment donné, n'existe plus du tout.

En nous rappelant que le son se propage avec une vitesse uniforme de 340 mètres par seconde et en supposant que la balle progresse pendant la première seconde de 620 mètres, au bout de ce temps l'observateur placé à 620 mètres du tireur, dans le voisinage de la trajétore de la balle, entendra le «claquement» de celle-ci alors qu'il ne percevra le bruit de la détonation normale que $\frac{620-340}{340}$ ou $\frac{14}{17}$ de seconde après

D'après le commandant Agnus, il résulte des tables de tir pour l'obus de 75, par exemple, que ce dernier, à