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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 13 (1937-1938)

Heft: 6

Artikel: La motorisation de l'armée suisse

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-705043

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: 13.12.2025

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

c) s'il est moralement et intellectuellement prêt à endosser l'uniforme; s'il est fier du sacrifice consenti pour défendre le pays qu'il aura appris à aimer; s'il a été instruit dans les éléments du métier de soldat (tenue, technique des armes, connaissance et utilisation du terrain, camouflage, entraînement à la marche, etc.);

d) si toute cette instruction, pour être coordonnée et ne pas dévier de son objet, est placée sous le haut contrôle du commandement militaire.

Or nous constatons que les propositions des associations de gymnastes et de tireurs ne sont pas propres à remplir les exigences que nous venons d'exprimer.

En effet, si les sociétés de gymnastique et de tir sont toutes désignées pour accomplir les missions définies sous les lettres a et b ci-dessus, il est évident que la tâche formulée sous la lettre c doit appartenir à l'armée ou, par délégation, aux sociétés militaires. Ce que nous venons de dire réduit à néant les allégations selon lesquelles les cours dits « de cadets » seraient une école de recrues en raccourci où le *drill* trouverait une place d'honneur.

Quant à l'éducation morale et patriotique, remarquons que l'idée de ces cours s'inspire de la noble tradition qui, dès l'origine de notre pays, grâce à l'entraînement des jeunes au maniement des armes, les associait déjà à l'effort et au sacrifice des aînés pour le salut de la patrie. Qui oserait prétendre que l'incertitude des des temps n'exige pas aujourd'hui de renouer avec cette tradition à laquelle la Confédération doit son existence? Est-ce là ce qu'on appelle imiter l'étranger?

IV. *Question religieuse.*

Nous comprenons fort bien les arguments développés par les représentants de nos églises; mais nous sommes persuadés qu'avec une bonne volonté réciproque, les intérêts en présence trouveront à se concilier pour le plus grand bien de la formation morale et civique de notre jeunesse.

V. *Conclusion.*

Aucun intérêt particulier, aucun souci de propagande, n'animent nos deux associations à propos du problème ici discuté. Se plaçant uniquement sur le terrain de l'intérêt général — celui de l'armée et du pays — elles désirent qu'une juste répartition des responsabilités comme une claire vision de la réalité assurent à l'œuvre envisagée le maximum d'efficacité.

Pour la Société suisse des Officiers,

Le Président: Lt.-col. *Moulin.* — Le Secrétaire: Plt. *Michel.*

Pour l'Association suisse des Sous-Officiers,

Le Président: *Maridor,* sgt.-major. — Le Secrétaire: *Möckli,* adj.-sof.

La motorisation de l'armée suisse

(Corr.) Depuis 1918, en raison des expériences réalisées pendant la Guerre mondiale, la motorisation des armées a fait de grands progrès. Les Etats qui nous entourent ont même poussé les choses très loin dans ce domaine, ces dernières années; ils ne se bornent pas à motoriser les transports militaires, mais constituent des divisions combattantes d'où le cheval est entièrement éliminé. La motorisation est d'ailleurs partout très à la mode; c'est une des manifestations les plus caractéristiques de notre époque.

Les tanks et autres véhicules blindés sont devenus un des éléments essentiels et indispensables du combat d'infanterie. La Suisse s'est trouvée dans l'obligation de suivre le mouvement, pour ne pas courir le risque d'être un jour livrée sans défense aux entreprises des armées motorisées de ses adversaires éventuels. On entend néanmoins encore prétendre parfois que la motorisation n'a pas de valeur pour notre armée, que les transports militaires peuvent s'effectuer mieux et plus économiquement par chemin de fer, et qu'en raison des difficultés auxquelles se heurte notre ravitaillement en carburant les véhicules automobiles seraient bientôt immobilisés.

Ces élucubrations font sourire. Elles ne résistent pas à un examen de la question. Les spécialistes en la matière sont d'un tout autre avis. En juin 1936, le Chef du Service de l'Etat-major général, le colonel commandant de corps Labhart, dans un article très remarqué publié par la « Automobile Revue », a traité le problème de la motorisation de l'armée suisse. Il n'a pas caché la gravité de la situation, et insisté sur l'urgence qu'il y a à améliorer les disponibilités du pays en véhicules aptes à faire campagne. Pour obtenir ce résultat, il faut soutenir l'industrie suisse du camion automobile. Chez nos voisins les mesures nécessaires ont été prises depuis longtemps. Le Conseil fédéral s'est laissé convaincre par les arguments des organes militaires compétents et, dans le message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif au projet d'arrêté fédéral concernant le transport de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles, on peut lire ce qui suit: « Les armées modernes de plus en plus se motorisent, chacun le sait. La nôtre ne peut se soustraire à cette évolution, sous peine de rester dans un état d'infériorité dangereux. Or une bonne partie de son parc devrait lui être fourni, en cas de mobilisation, par voie de réquisition. En outre et surtout, en temps de guerre aujourd'hui, les transports tant civils que militaires, au front comme à l'arrière, ne sont plus assurés dans la même mesure qu'autrefois par le chemin de fer. Les installations et l'exploitation ferroviaires, par leur fixité et leur nature, sont très exposées aux attaques aériennes. Elles ne présentent plus la même sécurité qu'avant la naissance de l'aviation militaire. Il n'est pas certain qu'elles puissent fonctionner comme et quand il faudrait pour les besoins de la défense nationale. Il est donc nécessaire de pouvoir les doubler, les compléter ou les remplacer par des services automobiles. C'est dire que le pays doit disposer d'un parc de véhicules non seulement en bon état mais suffisamment nombreux. A cet égard les mesures restrictives de la circulation automobile qui entraîneraient une réduction du parc ou un ralentissement de son renouvellement seraient dangereuses. L'opinion des autorités militaires compétentes est catégorique. Elles ont considéré comme un devoir de l'exprimer et de mettre en garde contre une politique des transports trop uniquement inspirée par le désir de secourir les entreprises ferroviaires. A leur avis il convenait non seulement de favoriser une amélioration qualitative du parc automobile mais de ne pas entraver son rajeunissement et son développement normal. »

Dans le message du 19 juin 1937 concernant l'introduction de la nouvelle organisation des troupes, le Conseil fédéral déclare notamment: « La plus grande partie des camions en circulation en Suisse sont englobés dans les préparatifs de réquisition; cela ne permet cependant pas de couvrir les besoins de l'armée. Il faudra se décider soit à accorder divers allègements aux particuliers détenteurs de camions, soit à faire l'acquisition d'un nombre assez considérable de ces véhicules pour les verser au matériel de corps. »

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 monoplace 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 monoplace 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 supermaximum), 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 1er 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-