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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 13 (1937-1938)

Heft: 20

Artikel: La riforma dell'alto comando

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-709549

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: 14.07.2025

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

Instruction des pilotes d'avions modernes

Aujourd'hui, dans le monde entier, les pilotes d'avions à moteur reçoivent leur instruction primaire à bord d'appareils à double-commande et à faible vitesse. En général, il suffit de cinq à dix heures de leçons réparties sur quelques semaines, pour amener un élève à l'instant mémorable du « lâcher seul ». Cet apprentissage ne présente que peu de difficultés et ne demande aucune aptitude spéciale de la part du candidat.

Il n'en est plus de même lorsqu'il s'agit d'initier le pilote à la conduite, par tous les temps, d'avions rapides ou de fort tonnage. Ici, une longue instruction est nécessaire; seule une patiente éducation de la volonté et des réflexes ainsi qu'une accoutumance progressive aux conditions difficiles permettent au pilote de garder en toutes circonstances son sang-froid et sa tranquillité d'esprit. Il ne s'agit donc plus, comme dans la formation primaire, d'enseigner à ce pilote des règles techniques et des procédés de manœuvre mais bien d'agir sur son caractère et sur son esprit. Le pilote doit se pénétrer intimement du sens de ses grandes responsabilités, il doit s'habituer à porter des jugements instantanés et à traduire ses décisions en actes, sans aucun retard mais aussi sans fièvre ni brusquerie. Une telle maturité aéronautique ne s'obtenant que par des années de contact permanent avec l'aviation, il est parfaitement impossible d'improviser en quelques semaines ou en quelques mois le personnel navigant destinés aux aviations commerciales et surtout militaires. Placées devant ces faits, que personne ne songerait à contester aujourd'hui, les nations ont recherché partout les moyens susceptibles d'obvier aux inconvénients de cette longue éducation des pilotes des catégories supérieures. Et ceci en prévoyant aussi que les exigences imposées aux pilotes augmenteront encore à l'avenir et que les futures générations d'aviateurs se trouveront demain devant des tâches plus difficiles qu'aujourd'hui.

Le temps nécessaire à la formation d'un pilote ne pouvant, pour les raisons indiquées, être comprimé au-dessous d'une certaine limite on a songé à gagner du temps en initiant, très tôt, la jeunesse à l'aviation. Les plus jeunes entreprennent la construction de modèles réduits d'avions, étudient les éléments de la physique du vol; un peu plus tard ils peuvent déjà voler de leurs propres ailes à bord d'avions à voile et, finalement, se trouvent si bien préparés mentalement et expérimentalement que l'apprentissage du pilotage des avions à moteur ne présente presque plus de difficultés pour eux.

A vingt ans ces jeunes gens ont déjà été en contact pendant plusieurs années avec l'aviation; ils en connaissent les lois fondamentales; ils en ont apprécié le charme et peuvent en prévoir l'évolution et le développement. Ils ont acquis une véritable mentalité aéronautique et peuvent, dès lors, à une cadence accélérée, et en toute sécurité, gravir les échelons de la hiérarchie aéronautique et devenir assez rapidement capables de conduire n'importe quels avions dans n'importe quelles circonstances.

Mais il ne s'agit pas de gagner la jeunesse seulement; c'est dans le peuple entier que l'idée aéronautique doit s'ancrer de plus en plus profondément. Aussi convient-il de louer le travail de propagande et d'instruction accompli dans ce domaine par l'Aéro-Club de Suisse. Celui-ci qui, depuis de longues années, consacre son effort au développement de l'aviation sportive, a fait éclore sur toute la surface du pays de nombreuses écoles d'aviation, à voile et à moteur, où se recrutent, aujourd'hui déjà, un grand nombre de nos futurs pilotes militaires. L'aviation militaire recevant de cette façon des candidats déjà bien familiarisés avec l'aviation peut alors se consacrer avec un rendement maximum à leur perfectionnement et à leur instruction tactique.

Tout développement de notre aviation contribuera donc toujours davantage au renforcement de notre défense nationale dont elle deviendra un facteur appréciable si elle trouve auprès de la population l'appui moral que les autorités du pays lui accordent aujourd'hui sans réserve et si l'on met à sa disposition les moyens matériels dont elle a besoin.

Actuellement, plus que jamais, notre aviation a besoin d'être soutenue par un puissant mouvement d'opinion populaire. C'est un tel mouvement que la fondation « Pro Aéro » cherche à provoquer et l'on ne saurait que se réjouir des premiers résultats qu'elle a obtenus en organisant les 21/22 mai écoulé deux journées nationales de propagande aéronautique au cours desquelles la vente d'un insigne a produit un joli bénéfice. Notre peuple, à cette occasion, a affirmé son intérêt pour l'aviation et tout porte à croire que c'est là le prélude d'un nouvel essor de nos ailes suisses.

La riforma dell'alto Comando

Nella seduta del 27 maggio, il Consiglio federale si è nuovamente occupato della questione concernente la riforma dell' alto comando e della direzione dell' amministrazione militare. Ha approvato i principi generali che sono stati stabiliti in base alle decisioni della commissione per la difesa nazionale e in base alle quali il servizio dello Stato maggiore generale dovrà formulare proposte precise. Il Consiglio federale si è tuttavia riservata l' approvazione definitiva di tutte le misure da applicarsi. La riforma esigerà non solo una revisione di certi articoli della legge concernente l' organizzazione militare, ma anche dei nuovi regolamenti.

Bisogna anzitutto tener conto della situazione dei comandanti di corpo d' armata sotto il regime instaurato al principio dell' anno. Fin' ora essi erano dei semplici ispettori, ma potevano esercitare un' influenza sull' istruzione delle truppe. Ora la nuova organizzazione della truppa ha conferito un comando proprio a questi ufficiali. L' unificazione costituirà un progresso considerevole permettendo di trar profitto da tutte le possibilità risultanti dal cambiamento e di regolare la questione della subordinazione per la più gran parte dell' armata. La soluzione sarebbe la seguente:

Conformemente a una proposta del capo della fanteria le scuole reclute e quelle di sottufficiale della fanteria saranno direttamente subordinate ai comandanti di divisione, posti a loro turno sotto la direzione dei comandanti di corpo d'armata considerati capi responsabili, misura che contribuirebbe a semplificare ed a unificare l'alto comando. Siccome il capo della fanteria non avrebbe più a carico la istruzione delle reclute e dei sottufficiali, è possibile che il capo della fanteria sia nel medesimo tempo capo di istruzione. Nelle altre armi l' istruzione delle reclute e dei quadri resterebbe a carico dei capi d'arma che sarebbero subordinati a loro volta a un capo d' istruzione.

Al controllo dell' attitudine delle truppe sarà adibito un ispettore d' armata che sarà direttamente subordinato al capo del Dipartimento militare federale e che dovrà vigilare sulla formazione del soldato e sull' istruzione tattica uniforme in tutta l' armata. Egli assumerà la funzione di vice-presidente della commissione per la Difesa

nazionale. Con la nomina di un quarto colonnello comandante di corpo di armata si arriverebbe facilmente, se il caso lo richiedesse, a designare un generale senza mutazioni importanti. La nuova organizzazione si presenterebbe dunque nel modo seguente: In testa, il capo responsabile del Dipartimento militare, al quale sarebbero direttamente subordinati i 3 comandanti del corpo d' armata, l' ispettore dell' armata avente ai suoi ordini diretti le truppe d' aviazione e la difesa antiaerea. Egli sarà il capo responsabile della formazione del soldato e dell' istruzione tecnica uniforme per tutta l' armata. Inoltre il capo dell' istruzione, il capo del servizio dello Stato Maggiore generale coi suoi due sottocapi e i diversi servizi a lui subordinati, il capo del servizio tecnico e il capo del gruppo amministrativo. Infine, la commissione per la difesa nazionale, che conterà un membro in più e cioè l' ispettore dell' armata, avrà una maggior competenza per tutte le questioni inerenti all' esercito.

L' elaborazione dei progetti definitivi è già cominciata in seno al servizio dello Stato Maggiore generale. Data la complessità del problema, questo lavoro dovrà essere eseguito con la massima cura. In certi punti la soluzione si avvicina alle proposte presentate a suo tempo da una commissione di studi della Società svizzera degli ufficiali. Tuttavia, in base a queste proposte, il capo dello Stato Maggiore generale e il capo dell' istruzione erano subordinati all' ispettore dell' armata, mentre che nella soluzione esaminata dal Consiglio federale, questi ufficiali superiori sono coordinati all' ispettore dell' armata. La commissione per la difesa nazionale deve accrescere le sue competenze mentre alla testa resta il capo del Dipartimento militare.

Il problema del trasporto dal punto di vista militare

Il problema del trasporto ha acquistato, anche dal punto di vista della difesa nazionale, un' importanza primordiale, e non solo per quanto concerne i servizi logistici, ma anche per la condotta puramente militare delle operazioni. L' apertura delle ostilità mediante l' attacco strategico di sorpresa è basata in prima linea sulla possibilità di messa in azione immediata di potenti mezzi di trasporto da parte dell' aggressore. Ma anche per difendersi efficacemente contro tali aggressioni è necessaria una buona e forte organizzazione del servizio trasporti, che permetta di dirigere rapidamente truppa e materiale sui punti più esposti e di spostarli *in un tempo minimo secondo i bisogni.*

È quindi facilmente comprensibile l' interesse che, in tutti i paesi, si presta all' organizzazione dei trasporti, che si cerca di sviluppare sempre più, anche dove essi non rappresentano, per i tempi di pace, un' assoluta necessità. In considerazioni di ordini militare dobbiamo in parte cercare la causa della costruzione di grandi autostrade, della protezione statale delle fabbriche di autoveicoli, della fabbricazione e l' uso di carburanti sintetici a malgrado della loro costosità, della trasformazione e potenziamento di linee ferroviarie, della costituzione di grandi depositi di carburante.

Non dobbiamo quindi meravigliarci se, anche in Isvizzera, nello studio e l' esame dei problemi del traffico, si tenga sempre più conto del lato militare della questione.

Nel campo dei trasporti, dal punto di vista della difesa nazionale, ci troviamo fino ad un certo punto in una situazione privilegiata. Noi disponiamo infatti da sempre, a causa della nostra situazione centrale a perno dell' Europa e del nostro carattere di paese tipico di grande traffico ed a dispetto degli ostacoli naturali, di un sistema di comunicazioni molto sviluppato e di una rete di ferrovie e strade come i nostri vicini non hanno. Anche il numero degli autoveicoli in circolazione è assai rilevante e, proporzionatamente alla popolazione, più forte che in Italia ed in Germania. Ma in caso effettivo questo vantaggio sarebbe sgraziatamente annullato dalla insufficienza delle riserve di combustibile destinato agli autoveicoli e dalla mancanza di una industria automobilistica capace di rimpiazzare le perdite e di fornire i pezzi di ricambio necessari.

Si cercano ora mezzi per rimediare a questo grave inconveniente e si accenna giustamente al fatto che gli onerosi sacrifici sopportati a favore della difesa nazionale hanno uno scopo solo se tutti i problemi sollevati dalla stessa e fra questi anche quello dei trasporti, saranno stati felicemente risolti.

Le opinioni sul modo di incrementare anche sotto questo aspetto la nostra forza difensiva sono sgraziatamente assai divergenti.

Una corrente vorrebbe, mediante l' introduzione di un sistema di tassazione differenziale degli autoveicoli, ottenere un miglioramento non tanto del numero come della qualità degli autoveicoli in circolazione. L' armata abbisogna in primo luogo di autocarri di qualità, che possano sopportare gli strapazzi di una guerra e dei quali sia facile procurarsi i pezzi di ricambio. Dell' effettivo totale di circa 19,000 autocarri in Isvizzera, poco più di 8000 rispondono attualmente a queste condizioni e potrebbero quindi essere requisiti. Si vuole pertanto orientare il mercato automobilistico e specialmente quello degli autocarri, verso la produzione svizzera di qualità a detrimento di quei tipi esteri a buon mercato che offrono minore resistenza ed il cui rifornimento in pezzi di ricambio potrebbe presentare, in caso di guerra, serie difficoltà.

Un' altra corrente ritiene che tali misure non siano sufficienti e vorrebbe che a tutto il traffico automobilistico siano accordate delle grandi facilitazioni fiscali, come riduzione delle imposte e del dazio sui carburanti, affinchè il numero degli autoveicoli in circolazione subisca un notevole aumento. Quì si va però forse troppo in avanti e non si tiene abbastanza conto della situazione delicatissima in cui queste misure verrebbero a mettere l' altro ramo principale del nostro sistema di comunicazione, cioè le ferrovie federali e quelle private.

È evidente che un forte sviluppo della circolazione degli autoveicoli causerebbe una forte diminuzione del grado di utilizzazione e con ciò della rentabilità delle ferrovie. Ma questo grado di utilizzazione, già attualmente assai basso, stà alla base di tutta la intrapresa ricostruzione finanziaria delle nostre ferrovie. Se esso dovesse ancora scendere, la Confederazione e tutta la nostra economia nazionale dovrebbero sopportare degli ulteriori forti sacrifici finanziari. Sarebbe possibile procurarsi i mezzi necessari senza che ne soffra qualche altro ramo importante della nostra difesa nazionale?

Un inasprimento della concorrenza fra strada e ferrovia, a svantaggio di quest' ultima, oltre a portare un grave squilibrio nelle casse della Confederazione, potrebbe avere altre pericolose ripercussioni dal punto di vista militare per il fatto che a minori introiti corrisponderebbe inevitabilmente una maggiore trascuratezza, per ragioni di economia, nella manutenzione delle linee e del materiale rotabile.

La creazione di un grande parco di autocarri, supe-