Notre artillerie et sa motorisation

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **98 (1953)**

Heft 9

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Notre artillerie et sa motorisation

I

Depuis le début de 1950, toute notre artillerie est motorisée. Le moment le plus délicat de cette métamorphose a été la période de 1946 à 1949, pendant laquelle tous les anciens groupes de campagne accomplirent leur cours d'adaptation. Non seulement il fallut surmonter les répugnances des cadres et de la troupe attachés à leurs traditions, on dut encore vaincre toutes les difficultés provenant d'installations inadéquates et du nombre insuffisant d'instructeurs. On peut affirmer cependant qu'en dépit des circonstances défavorables, la motorisation de l'artillerie repose actuellement sur une base solide.

Ces premières mesures furent complétées par la décision de confier aux écoles de recrues d'artillerie l'instruction des chauffeurs : telle est la pratique depuis 1947.

Certes, l'évolution n'est pas encore complètement achevée. Le progrès de la motorisation de l'artillerie pose deux problèmes d'une particulière importance :

— le matériel roulant ;
— l'instruction du personnel.

Spécialement chez nous, le matériel qu'il est possible d'acquérir ne répond pas toujours à tous les désirs ; en revanche, les programmes d'instruction doivent absolument satisfaire à tous les besoins reconnus.

II

En examinant si un véhicule est adapté aux exigences de l'artillerie, il faut toujours se souvenir qu'une partie considérable du parc motorisé de notre armée est fourni par la réquisition. En somme, seuls les engins tracteurs des pièces font partie des matériels de corps.

Ceux-ci peuvent présenter trois solutions techniques différentes :

— affûts automoteurs ;
— véhicules sur chenilles (y compris les véhicules semi-chenillés);
— véhicules à roues.

La solution de l'affût automoteur ne peut s'insérer dans le cadre créé par l'O.T. 51. Elle serait fort désirable, certes, pour les gr. ob. des br. L. Mais ceux-ci ne sont qu'au nombre de trois et il nous paraîtrait peu rationnel de tolérer cette exception. Dans notre terrain, eu égard aux conditions dans lesquelles le génie doit opérer, l'affût automoteur ne conviendrait qu'aux calibres légers (poids des tubes jusqu'à 600 kg. environ). Tant que notre armée de campagne ne disposera pas d'une artillerie légère d'armée et de corps d'armée, et que nos brigades légères ne posséderont pas, dans leur organisation définitive, une artillerie plus puissante, l'adoption de l'affût automoteur ne s'impose nullement. Même si des groupes d'artillerie à fusée devaient faire leur apparition, on devrait sérieusement examiner si l'avantage de la vitesse que présente l'automoteur n'est pas hors de proportion avec les difficultés accrues de mise à couvert et de camouflage, d'autant plus qu'un petit nombre de rampes de lancement ne justifierait pas l'abandon de la formule de la traction. Du point de vue financier, d'autre part, l'adoption de l'affût automoteur ne nous semble pas se justifier par un degré d'urgence particulière.

Quant au choix entre la chenille et la roue, il nous semble que nous nous engageons actuellement dans la bonne direction en étudiant un tracteur chenillé pour l'obusier de 15 cm. L'engin de traction actuel de cette pièce n'est pas satisfaisant. L'engin chenillé permet seul des prises de position simples et rapides. On oublie trop, en effet, que cette rapidité est liée à la simplicité de l'organisation, dont seule peut bénéficier une batterie dont chaque pièce possède son propre engin de traction. Donc, pas de solution de repli qui se contenterait d'un seul tracteur tout-terrain par batterie ! La mise au point de ce matériel présente d'ailleurs quelques difficultés. Comme aucun choix n'est encore intervenu, à notre connaissance, nous nous permettons de suggérer l'étude d'un véhicule semi-chenillé, analogue à l'engin utilisé naguère par l'artillerie lourde allemande.

Pour les can. ld. et les ob. de 10,5 cm., un véhicule à roues devrait suffire. Toutefois, l'attribution de trois M6 et d'un GMG par batterie de canons lourds nous paraît malheureuse. Le camion tout-terrain américain est intrinsèquement un bon matériel, mais

inadéquat en montagne et sur les itinéraires à lacets serrés, ce qui impose assez irrationnellement aux M6 de s'adapter aux allures plus lentes d'un seul engin !

Le parc motorisé des batteries d'ob. de 10,5 cm. présente, à notre avis, deux caractéristiques essentielles. D'une part, les Ford-Canada sont dans un état d'usure avancée, qui nécessitera leur remplacement prochain ; d'autre part, les gr. ob. des unités d'armée de montagne ont besoin de véhicules de traction précisément adaptés aux particularités d'un sol accidenté. Comme nous devons limiter au maximum le nombre des types de vhc.mot., nous envisageons un engin à roues, relativement petit, avec un rayon de braquage favorable et une grosse réserve de puissance.

La solution fournie par le nouveau M4 répond à ces besoins.

III

Le problème de l'instruction présente actuellement deux aspects particulièrement importants :

— formation des non-conducteurs ;
— formation des officiers.

Alors que l'instruction des recrues chauffeurs, bénéficiaires ou non d'une formation technique antérieure, a atteint un bon niveau et s'adapte avec une rapidité satisfaisante à toutes les innovations qui peuvent se présenter, il nous paraît que l'instruction des canonniers et des téléphonistes au service de la motorisation n'est pas assez poussée, en particulier dans le service des véhicules et les missions de régulation routière. L'artillerie n'utilisant en principe qu'un chauffeur attribué par véhicule, on devrait exercer à fond les non-conducteurs, y compris les sous-officiers, dans les fonctions d'aide-chauffeurs et d'indicateurs routiers (« polices de routes »).

Les ressources de la motorisation ne seront pleinement exploitées que si les officiers connaissent parfaitement le maniement et les possibilités de tous leurs véhicules : alors seulement, ils seront en mesure de donner rapidement des ordres corrects.

Il y a deux ou trois ans, l'instruction au service de la motorisation dans l'artillerie semblait s'approcher de la perfection, en ce sens que chaque chef de section avait le contrôle des chauffeurs et des véhicules de sa subdivision. Depuis lors, nous avons l'impression d'un recul. Actuellement, ni dans les C.R. ni dans les E.R., on ne semble plus viser sérieusement à cet idéal. L'artillerie ne peut se

contenter, par unité, d'un officier compétent dans le service auto ; deux sont nécessaires, trois même si possible.

Le programme des écoles d'officiers s'efforce d'y satisfaire, encore que l'on devrait pouvoir exiger aujourd'hui, de chaque officier de troupe motorisée, la possession d'un permis de conduire civil. La lacune de notre système réside dans l'instruction du chef de section après son école d'aspirants. Par mesure de prudence et de peur de gonfler la statistique des accidents, on leur interdit dès lors de conduire : on commet ainsi une erreur psychologique et, surtout, on les empêche de poursuivre leur fonction. Celle-ci paraît pourtant indispensable du point de vue des exigences tactiques du service auto. On pourrait la reprendre au cours d'exercices adéquats, pendant le temps réservé à l'instruction spéciale des officiers. L'urgence en paraîtra plus certaine, si l'on se rappelle qu'à l'école d'aspirants un nombre d'heures relativement modeste peut être consacré à la formation du chef dans le domaine technique du service auto. Il serait dommage qu'après 200 heures environ attribuées à cette spécialité pendant le « cours spécial » et à l'école d'officiers, on ne puisse continuer à progresser vers l'idéal que doit se proposer toute artillerie motorisée : à chaque chef de section, ses chauffeurs et ses véhicules.

IV

Notre dessein n'était pas de traiter, dans cet article, tous les problèmes soulevés par la motorisation ; nous nous sommes contentés d'effleurer les questions les plus urgentes. Si on leur voue l'attention qu'elles méritent, il est certain que la motorisation de notre artillerie continuera à évoluer dans un sens favorable, grâce au travail approfondi et silencieux qui est de tradition dans notre arme.

Cap. EMG. Wächter