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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 10 (1934-1935)

Heft: 17

Artikel: Le petit char de combat

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-709660

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

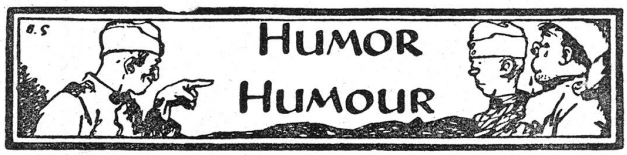
Download PDF: 15.12.2025

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

In seiner Revolutionsgeschichte schildert nun von Mutach die Episoden der Helvetik und der Mediation. Die helvetische Revolution wurde uns von außen herein ins Land gebracht. Dieser Revolution fehlten alle grandiosen Züge, im Guten und im Schlechten. Es fanden keine Bluturteile statt, die Revolutionäre hatten es mehr auf das Geld als auf das Blut der Aristokraten abgesehen. Die Helvetik brachte viele gute Ideen, die dann später Verwirklichung, zum Teil schon in der Mediationszeit, fanden. Die Jahre von 1798 bis 1815 waren im großen und ganzen Zeiten des nationalen Tiefstands. Der Fremde regierte in unserm Lande, fremde Heere durchzogen es, ein fremder Wille befahl. Ein wackeres Volk lebt lieber unter einer schlechten Verfassung und frei von ausländischer Beeinflussung, als in einer theoretisch guten Verfassung unter einem fremden Willen. Der helvetische Einheitsstaat fiel wie ein Kartenhaus zusammen, als die Franzosen abzogen.

Es fehlt hier der Raum, von Mutach in seiner Revolutionsgeschichte zu folgen bis zum Jahre 1815, bis zur Zeit also, da in den Preußen der große Korse seine Besieger fand. Aber von Mutach sah ein und sprach es auch aus, daß die Schweiz im Jahre 1815 nicht aus eigener Macht und Kraft von der französischen Herrschaft sich befreien konnte. Die Preußen, die für die Freiheit Europas Napelon bei Leipzig schlugen, befreiten auch die Schweiz.

Das Studium der helvetischen Revolution ist allen denjenigen dringend anzuraten, die die heutige unruhvolle Zeit verstehen und die die heutigen Zeichen am politischen Horizont richtig deuten wollen. *H. Z.*



Via-mala

Es war im Sommer des Jahres 1915. In den Rongellen, einem kleinen Weiler in der Via-mala-Schlucht, war ein Infanteriezug des Bataillons 85 stationiert. Zu den Obliegenheiten, die diesen Mannen überbunden waren, gehörte auch die Bewachung der zweiten Via-mala-Brücke, die damals unterminiert war. Rauchen war strengstens untersagt. Rauchende Personen hatten vor dem Passieren der Brückenzone das Rauchzeug sorgfältig auszulöschen. Kam da auch einmal abends zu später Stunde langsam ein Auto von Thusis heraufgefahren. Verräterisch leuchtete aus dem Wageninnern Zigarrenglut. Der wachthabende «Füsel» trat vor, und mit strenger Stimme rief er: «Heh det inne, d'r Stumpe us d'r Schnurre und lösche. Aber hantli!» — Das Auto hielt an, und es entstiegen ihm ein Adjutant, dann General Wille und nach ihm noch zwei höhere Offiziere. Ein unheilvolles Räuspern des Adjutanten, dann sauste ein Donnerwetter auf das Haupt des unhöflichen Soldaten. Der General jedoch, nachdem er sorgfältig seine Zigarre ausgelöscht, unterbrach die Redeflut mit den klassischen Worten: «Lassen Sie den Mann in Ruhe! Strafen dürfen Sie ihn nicht, denn es steht ja nirgends geschrieben, daß das Wiederholen des Wachtbefehls in Glarnerdeutsch statt in Schriftdeutsch verboten ist.» — Lachend stiegen die Offiziere wieder ein. Drunten in der Schlucht klatschte es hörbar auf. Wahrscheinlich war es der Stein, der dem Soldaten vom Herzen fiel. *J. H.*, III/85.

(«Die Grenzbesetzung 1914/18.»)

Le petit char de combat

Au moment où il est question en Suisse de doter nos éléments de reconnaissance d'un certain nombre de petits tanks rapides et très maniables, il nous paraît utile de reproduire ici l'opinion d'un confrère français sur cette grave question, s'attachant à situer exactement l'aptitude au combat de cette arme redoutable.

On entend souvent parler, à propos d'engins de combat blindés, du petit char léger et rapide comme de l'appareil destiné à résoudre définitivement et à lui seul tous les problèmes qui se posent pour l'arme cuirassée. Inutile désormais de songer à ces gros chars lourds et coûteux dont on ne nie pas la valeur, mais que cette valeur même ne permet pas de construire en assez grand nombre. Le petit char léger et rapide, fait en grande série et jeté par milliers sur le champ de bataille, voilà le véritable, le seul engin blindé de l'avenir.

Ce ne sont pas seulement les techniciens et les stratèges du café du Commerce qui tiennent de pareils propos et affichent leur foi en cette solution simple et radicale. Certaines autorités militaires, probablement mal informées, partagent cette croyance et en tirent des conséquences pour les programmes de matériel, ce qui engage l'avenir. Entre deux matériels possibles, on a vu décider la construction du moins bon parce qu'il était plus petit. Et on s'y est obstiné, toujours pour la même raison, en s'évertuant sans beaucoup de succès à corriger les défauts les plus apparents du matériel en question. Espérons que cet aveuglement têtu, qui fut le fait d'une «autorité» aujourd'hui éloignée de l'activité, ne sera pas renouvelée. Et essayons de montrer pourquoi le petit char rapide, qui a ses qualités pour certains emplois, nous paraît un leurre si l'on en veut faire la base, où même seulement une trop grosse fraction de l'arme cuirassée.

Les partisans du petit char ne le prisent pas tous, Dieu merci, exclusivement parce qu'il est petit. Ils lui reconnaissent d'autres qualités: le petit char est léger; on peut aisément le faire rapide; enfin, on peut l'avoir en grand nombre d'une façon économique.

Sur la première de ces qualités, nous nous déclarons d'accord; elle a son prix dans bien des cas. Mais pour ce qui est des autres, nous demandons à les examiner de près avant de nous avouer convaincu.

*

Quand on parle de la vitesse d'un engin de combat blindé, il faut commencer par bien s'entendre sur le sens que l'on veut donner au mot: vitesse.

On peut entendre par là la vitesse instantanée réalisée sur un parcours bref et dans les meilleures conditions possibles. On peut viser encore la «vitesse commerciale», si l'on ose ainsi parler, vitesse moyenne sur un long parcours hors du combat. On peut envisager enfin la vitesse sur le champ de bataille ou vitesse de combat, très différente des autres, comme il est facile de l'imaginer au premier abord.

Ces trois genres de vitesse ont leur intérêt.

La première permet d'abréger la traversée d'un espace dangereux, donc de réduire les risques: de joindre un appareil ennemi plus lent ou de lui échapper, donc de manœuvrer. Mais elle exige pour se développer entièrement des conditions favorables qui ne sont pas toujours réunies. Elle peut avoir avec la vitesse de combat les rapports les plus variables. Un engin blindé ne se déplace pas, comme un navire ou un avion, dans un milieu homogène, mais sur des surfaces extrêmement différentes. Il peut arriver que des conditions de poids, de dimensions, d'appui deviennent plus importantes que la vitesse en elle-même et qu'un engin surclassé de loin par un autre en vitesse instantanée lui devienne très supérieur en vitesse de combat.

La seconde mesure l'aptitude du matériel aux déplacements stratégiques et aux manœuvres de grande amplitude; mais, par définition, elle ne préjuge absolument pas de ses qualités militaires.

La troisième enfin, la vitesse vraie du matériel sur le champ de bataille, est la plus importante, et de loin, pour un engin de combat. Quel que soit l'engin blindé que l'on envisage, il est toujours intéressant que sa vitesse instantanée et sa vitesse commerciale soient aussi élevées que possible. Quant à la vitesse de combat, on

lui attachera plus ou moins d'importance suivant les missions auxquelles est destiné le matériel envisagé. Si ce matériel est destiné à la découverte ou à la reconnaissance, le combat n'est pour lui qu'éventuel et passager. Encore faut-il qu'il y soit apte. Si ce matériel est, au contraire, destiné à des missions de combat proprement dit, c'est sa vitesse de champ de bataille qui importe surtout.

Pour les missions du premier genre, il faut un appareil capable de pousser chez l'ennemi de rapides coups de sonde et de soutenir à l'occasion un bref combat. Le plus apte à ce rôle est une voiture non pas strictement liée à la route, mais dont la route est l'élément de choix. La vitesse est sa première qualité: cette voiture doit être un bolide. Sous peine de destruction assurée et inutile, elle joindra à sa très grande vitesse un minimum de qualités de combat: blindage, armement et faculté de quitter la route sans que sa vitesse tombe à un niveau dangereusement bas. On ne pourra pas se contenter pour cela d'un engin trop petit. Encore n'aura-t-on pas là un véritable appareil de combat.

Si c'est celui-ci que l'on veut, si l'on désire un vrai char, non pas seulement capable de se battre fugitivement et éventuellement, mais fait d'abord pour le combat, ce char ne sera rapide que s'il est gros.

La vitesse est, avons-nous vu, à la fois élément de sécurité et élément de manœuvre. Or la manœuvre d'un engin de combat se déroulera surtout en tous terrains. Quant à la vitesse élément de sécurité, c'est aussi en tous terrains qu'elle devra surtout jouer. C'est donc à la vitesse tous terrains qu'il convient d'attacher le plus d'importance. Elle devra rester élevée en dépit des difficultés du parcours, pour favoriser la manœuvre et subsister dans les zones dangereuses, qui engloberont toujours des obstacles, pour être efficace au point de vue sécurité.

Or la vitesse en tous terrains d'engins de combat rapides n'a pas que des avantages: elle s'accompagne de certains inconvénients.

Le premier, c'est le risque de l'obstacle sur lequel la vitesse vous précipite sans rémission. Ce risque existe sur la route, faite cependant en vue de la circulation rapide. Combien plus est-il redoutable en terrain varié, surtout chez l'ennemi où des traquenards divers ont pu être ajoutés aux difficultés naturelles.

Si le char est conçu pour franchir ou renverser les obstacles qu'il rencontre, il en résultera néanmoins pour le matériel et le personnel des chocs d'autant plus importants que la vitesse sera plus grande. Leur répercussion doit être prévue. Si, au contraire, incapable de triompher de ces obstacles, le char veut les éviter, il devra posséder des freins puissants et brutaux, d'où nouveaux chocs. Simultanément il devra faire des virages à court rayon et à grande allure dont les effets sont à prévoir aussi.

Or il faut non seulement que les chars résistent à tout cela, mais qu'ils continuent à être habitables par les équipages. Les questions de sustentation, de suspension et d'aménagements intérieurs ainsi posées ne seront pas résolues sans que le volume et le poids des appareils s'en ressentent. Ces questions n'ont guère été étudiées pratiquement jusqu'ici par ce que nous avons eu surtout affaire à des chars lents qui, en temps de paix, circulent toujours sur des terrains connus et souvent reconnus soigneusement à l'avance.

A un autre point de vue, la vitesse, par les chocs, mouvements, trépidations qu'elle entraîne est loin d'être sans influence sur le tir. Celui-ci exige une plateforme aussi stable que possible. Un appareil rapide ne peut pas s'arrêter pour tirer comme le fait un char lent. Des arrêts et des démarrages répétés lui feraient perdre d'abord tout l'avantage de sa vitesse. En outre, ces arrêts, qu'ils soient brusques ou progressifs, engendrent des mouvements qui retardent le pointage et espacent les coups: vitesse et tir y perdent donc simultanément. La condition de stabilité de la plateforme, malgré la vitesse, s'ajoute à celles que nous avons déjà vues pour exiger des aménagements lourds et volumineux.

Enfin, l'action du char sur un point donné sera d'autant plus brève qu'il ira plus vite. Si l'on veut lui maintenir le minimum d'effet indispensable, ses qualités de combat devront être d'autant plus grandes qu'il sera plus rapide. A mesure que croît la vitesse, il faut que croissent aussi l'aptitude à la vision, pour repérer les objectifs sûrement et sans tarder, et l'efficacité du feu, pour obtenir les mêmes résultats dans un temps moindre. Cela implique un armement plus puissant et aussi précis, donc porté par une plate-forme aussi stable. Encore poids et volume. De plus, un char rapide a des chances de voir, dans un temps donné, des objectifs plus nombreux qu'un char lent. Il lui faudrait donc théoriquement un approvisionnement en munitions plus abondant: volume et poids.

Ces diverses observations faites au sujet de la vitesse en tous terrains nous permettent de penser que la réalisation d'un char rapide pose un grand nombre de problèmes; que, pour les résoudre, il faudra toujours du volume et du poids, et que, par conséquent, le char rapide ne peut être conçu petit sous peine de sacrifier toute valeur combative.

Pour aller vite en tous terrains, il faut résoudre à chaque instant le problème de l'obstacle à franchir ou à renverser. Les obstacles qu'il faut franchir ne le seront sûrement et rapidement que par un char ayant une grande stabilité longitudinale et transversale, donc de dimensions importantes, et les obstacles qu'il faut renverser ne céderont qu'à un char pesant.

Au point de vue protection, la vitesse est surtout intéressante au passage des obstacles. C'est là, en effet, que l'ennemi va préparer le tir de ses armes antichars, comme il pointe ses mitrailleuses devant son réseau de barbelés. Pour n'être pas détruit sur les obstacles, le char doit donc ou passer ou résister aux coups.

Le petit char rapide est forcément peu blindé. Il cherche dans la vitesse sa principale protection. Il est condamné à aller toujours vite. L'obstacle est donc pour lui deux fois dangereux: et parce que ses caractéristiques ne lui permettent pas d'en triompher à coup sûr, et parce que, sur ce point particulièrement exposé, il perd la protection de sa vitesse.

Ce même petit char rapide ne saurait être organisé pour avoir à grande vitesse de bonnes facultés de vision et surtout de tir. D'autre part, il ne saurait s'arrêter pour ajuster ses coups sans se mettre en dangereuse posture. Contrairement aux conclusions auxquelles nous étions arrivés plus haut, les qualités de combat du petit char varient en raison inverse de sa vitesse. Il ne peut que se déplacer rapidement et de façon peu efficace s'il veut échapper aux coups; ou se priver de sa vitesse en s'exposant à la destruction s'il veut obtenir des effets importants. Et tout obstacle est menaçant pour lui.

En ce qui concerne les engins proprement de combat, le petit char rapide ne saurait donner ni une solution intéressante, ni, moins encore, «*la*» solution. Il paraît plus apte aux missions de découverte et de reconnaissance, à condition qu'on ne lui mesure pas trop strictement le blindage et le franchissement. *Vivat.*

(Action Française.)