

L'automobile dans notre armée

Autor(en): **Naef, Ernest**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **75 (1930)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-341302>

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

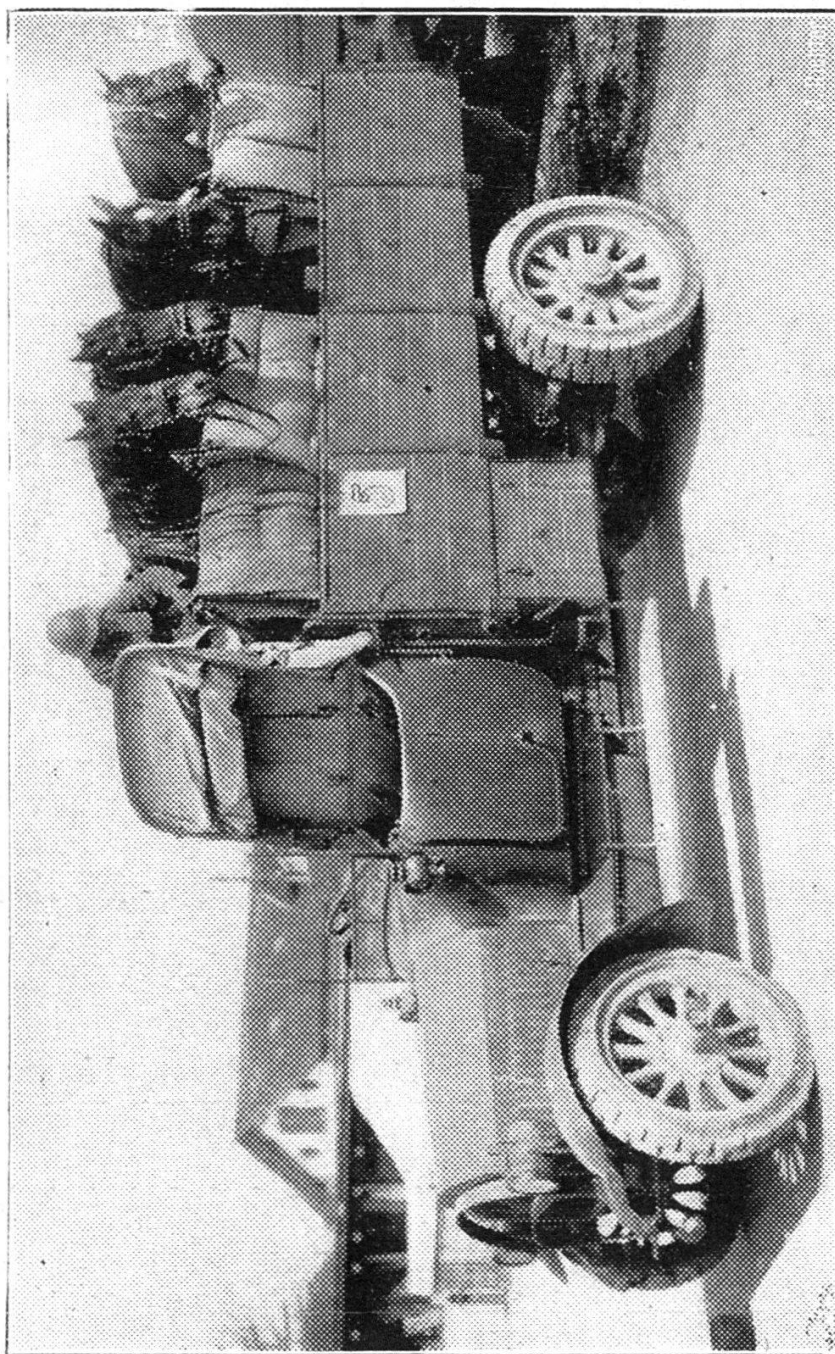
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'automobile dans notre armée.

En raison des progrès réalisés actuellement par la mécanisation, les roues sont désormais indispensables à un mouvement rapide et immédiat de troupes. Là où un bidon d'essence suffisait avant la guerre, des milliers de bidons sont employés maintenant, tant il est vrai que le rôle de l'automobile dans l'armée moderne est devenu d'une importance incontestable. Parmi les modifications qu'il est permis de considérer comme un résultat du conflit européen, celles provoquées dans le domaine des transports de troupes peuvent être placées au premier plan. Les événements survenus dès le mois d'août 1914 ont fourni de précieuses indications sur l'influence que l'automobilisme pouvait exercer sur l'issue d'une campagne ; mais le développement pris dans l'organisation actuelle des armées par les véhicules à moteur dépasse les suppositions les plus audacieuses.

Au début de la guerre, ce furent en France des autobus à impériales couvertes, des voitures antédiluviennes, réquisitionnées chez les particuliers, qui transportèrent les troupes en Champagne et sur les routes de la Somme. Puis, en quelques années, il y eut transformation complète. Les fameux taxis parisiens de la Marne, les chevaux eux-mêmes disparurent pour faire place aux tracteurs, aux camions militaires. Les ravitaillements, les services sanitaires adoptèrent bientôt uniquement l'automobile, et ce furent enfin les autos blindées qui se multiplièrent, les autos-mitrailleuses, puis l'apparition des chars d'assaut, des « tanks ». Au début de la guerre, il n'y avait rien de pareil ; à l'armistice l'automobilisme moderne était au seuil de son essor. Il faut ajouter à cette constatation un fait tout aussi intéressant : le service militaire fut une école formidable — dans toute l'acception du terme — à l'égard des conducteurs ; des milliers de jeunes hommes furent

dressés à se servir d'un moteur, à conduire, à réparer une voiture. Le travail des automobilistes français — pour ne



Camion militaire suisse transportant un convoi de chevaux d'artillerie de campagne. Cf. Cliché obligeamment communiqué par le journal *La Suisse de Genève*.

rappeler que celui-ci — est digne d'être pris en exemple. Les unités de transport qui ont ravitaillé, sous un bombardement incessant, le front de l'Aisne et de l'Yser, ont fait preuve d'une ténacité magnifique. Les camions automobiles, à Verdun,

qui ont transporté des centaines de milliers d'hommes et plus d'un million de tonnes de munitions et de matériel — et cela jour et nuit — ont fait dire au maréchal Pétain : « Sans les camions de la voie sacrée, Verdun aurait succombé ! » Citons enfin cette phrase, écrite dans ses mémoires, par le chef du grand Etat-major allemand Ludendorf : « La victoire des Alliés en 1918, c'est la victoire du camion français sur le chemin de fer allemand ».

LES DÉBUTS EN SUISSE.

La fondation du corps des automobilistes volontaires en Suisse — auquel le lieutenant-colonel Jules Mégevet, de Genève, actuellement chef du Service automobile de la 1^{re} division, prit une part active — remonte à 1909. Il rendit dès la mobilisation de tels services que dès 1916 il fut rattaché officiellement à la division technique du Département militaire fédéral, par l'ordonnance du 17 octobre. Puis, en juin 1917, le premier cours introductif de l'arme nouvelle se donnait à Lucerne. Enfin d'importants contrats de livraisons furent passés à notre industrie nationale, et l'armée fut dotée peu à peu d'un parc de 1200 camions et 700 voitures de tourisme. Le colonel von Sprecher, chef de l'Etat-major général, reconnut d'emblée l'importance de la question, et constitua la troupe-automobile ; dès 1919, des crédits permanents furent affectés au budget en faveur de l'automobile militaire.

Grâce à l'amabilité du capitaine E.-M.-G. Hans von Erlach, de Thoune, officier instructeur du corps de nos automobilistes, nous pouvons tracer ici un schéma de l'organisation de notre « Service automobile », jeune encore il est vrai, mais dont le travail est intéressant à plus d'un titre.

En cas de mobilisation générale, tous les véhicules à moteur nécessaires aux besoins militaires, seront réquisitionnés auprès des particuliers, des entreprises commerciales, etc. D'autre part, les véhicules qui en temps de paix appartiennent déjà à l'armée forment le stock utilisé à l'instruction des troupes et pour les cours de répétition des différentes armes ; quelques camions spéciaux font partie du matériel de corps de certaines

armes, telles les compagnies d'aviation et d'aérostation, les compagnies du bataillon de mineurs, les batteries motorisées qui possèdent leurs camions-citernes et leurs tracteurs, etc. Ne possédant pas d'armée permanente, notre pays ne peut se payer le luxe d'acheter des véhicules à moteur comme matériel de corps, et de les emmagasiner pendant 50 semaines par an dans ses arsenaux. Le matériel et les pneus notamment se détérioreraient sans doute, et en cas de guerre l'armée posséderait d'anciens modèles, dont les pièces de rechange ne seraient plus fabriquées.

Pour ces motifs, l'armée a adopté à l'égard de l'automobilisme un système assez semblable à celui en vigueur dans la cavalerie pour les

chevaux : tous les véhicules dont le pays pourrait avoir besoin sont déjà désignés en temps de paix, et à cet effet, il est procédé à un recensement annuel des voitures. Chaque propriétaire d'un camion ou d'une voiture est en possession d'un « ordre de marche » rouge, spécial, qui lui indique le jour de mobilisation, l'heure et la place d'estimation où il doit conduire son véhicule.

Actuellement, chaque arme possède chez nous un train-automobile ; d'autre part, voici les troupes qui ont été motorisées, et pour lesquelles le moteur a donc remplacé désormais le cheval : en plus du service automobile lui-même, toutes les



Tracteur tirant une pièce d'artillerie à sa position de tir. — Cliché obligeamment communiqué par le journal *La Suisse* de Genève.

batteries d'artillerie lourde de 12 cm., les batteries de 65 et celles des obusiers de campagne de 12 cm., le groupe des ballons et des projecteurs, les compagnies de radio-télégraphistes, les groupes de transports sanitaires, l'aviation et le train-auto de toutes les armes. Pour l'instant, il ne peut encore être question de motoriser davantage, car il n'y a pas encore assez de camions en Suisse pour équiper en temps de guerre un nombre plus élevé de corps de troupes. Cette question est néanmoins étudiée avec le plus grand soin par le service technique de l'E. M. G. qui tient à jour les statistiques du « matériel roulant » de notre pays.

ORGANISATION GÉNÉRALE.

A l'heure actuelle les troupes automobiles comprennent : un groupe de camions par division, chaque groupe étant sous le commandement d'un lieutenant-colonel ou d'un major, et composé de 3 colonnes (plus tard 5 colonnes) ; six parcs mobiles d'autos (1 par division) ; 3 parcs d'autos d'armée (1 par corps d'armée) et des détachements de réparation.

Le groupe de camions se compose d'un E. M., d'une colonne A (plus tard trois) d'une colonne B et d'une colonne C.

La colonne A comprend 32 camions lourds, 4 voitures et 7 motos. La colonne se subdivise en 3 sections de 10 camions ; le 31^e camion de la colonne est le véhicule de cuisine et de bagages, le 32^e, le véhicule de réparations. Cette colonne est à la disposition du commandant de division pour les transports divers.

La colonne B est attachée aussitôt après la mobilisation au groupe des subsistances. Elle est formée de 20 camions lourds, de 20 camionnettes, de 4 voitures, de 7 motos et de 10 remorques.

La colonne C, attribuée à un régiment d'artillerie lourde ou à un régiment d'artillerie-auto, se compose de 26 camions lourds, 4 voitures, 7 motos et quelques remorques.

L'UTILISATION DE LA TROUPE AUTOMOBILE.

L'emploi le plus rationnel des camions se trouve entre les distances de 25 à 100 km. En dessous de 25 km., on a remarqué

que le chargement et le déchargement des camions faisait perdre un temps relativement trop grand, et au-dessus de 100 km., il est incontestable que le rail est beaucoup plus rapide que le pneu. Mais il y a des exceptions. Dans leurs déplacements, les colonnes de camions ne seront jamais cantonnées seules, d'autant plus que les soldats automobilistes ne sont armés que du revolver ; ces colonnes seront toujours gardées par de l'infanterie ou des cyclistes, et non pas par des troupes montées ; de cette manière, les camions pourront être placés aisément à l'abri de la vue des observateurs aériens, tandis qu'il n'en serait pas de même s'il fallait encore songer à camoufler, sous les avant-toits, des chevaux et d'autres trains.

Pour la marche, le règlement remarque que les unités motorisées doivent utiliser si possible des routes spéciales, et qui leur sont uniquement réservées, afin de ne pas se trouver en présence d'autres troupes dont les mouvements sont beaucoup plus lents. Cependant si les colonnes de camions doivent emprunter des voies communes à toutes les armes, les autres troupes doivent alors céder le pas aux unités motorisées. Les camions, en colonnes, se suivent à trois longueurs de véhicules, soit à 20 mètres environ, distance qui correspond au parcours nécessaire pour le freinage. La vitesse de la colonne est réglée par le sous-officier du camion de tête ; la tâche est assez difficile, surtout en terrain accidenté. Une marche régulière fatigue beaucoup moins les conducteurs que si les véhicules doivent rouler parfois vite et d'autres fois lentement ; en outre elle économise le carburant.

Le dernier camion de la colonne est le véhicule de réparations et sa mission consiste à dépanner les malchanceux. Les haltes, en cours de route, dépendent beaucoup de l'état physique de la troupe ; par temps froid et de nuit les haltes sont assez fréquentes. De jour, le premier repos de dix minutes est donné après une heure de marche ; par la suite, des haltes de 15 minutes ne sont données que toutes les trois ou quatre heures.

Tous les 1000 km., les camions sont entièrement révisés, c'est-à-dire qu'il est procédé au contrôle de tout le matériel

et de l'outillage, du graissage, de l'embrayage, de la direction et des freins, aux essais du moteur et au nettoyage complet. Ce travail demande une dizaine d'heures environ.

Les transports que les camions militaires peuvent effectuer sont multiples. Parlons tout d'abord de l'infanterie : chaque camion peut véhiculer un groupe de 25 à 30 hommes, avec armes et bagages, ou trois voiturettes de mitrailleurs avec les munitions et quelques hommes. Une troupe entraînée peut s'embarquer dans les véhicules — un bataillon par exemple — en deux minutes seulement. Pour transporter un bataillon d'infanterie, il faut un total de 28 camions, et cinq voitures normales.

Pour le transport de l'artillerie de campagne, les canons sont chargés la bouche à feu en arrière du véhicule ; un camion peut recevoir une pièce de 75, les munitions nécessaires et tous les servants. En outre, chaque batterie charge sur un camion un tracteur à chenilles, ou quatre chevaux, précaution utile pour la mise en position de tir. Le transport d'une batterie demande 6 à 8 camions, soit une section. Pour le transport des chevaux, ces derniers sont placés par quatre, la tête tournée vers le milieu de la route. Ces animaux ne sont paraît-il point du tout réfractaires à ce genre de voyage et le préfèrent même, dans tous les cas, au rail ! Les transports des caissons, des cuisines roulantes, des fourgons, ralentissent en général la marche de la colonne, car ils exigent des attelages. Ils ne se font que sur des distances de 50 kilomètres au minimum. Quant aux blessés, ils disposent de véhicules spéciaux, ou de voitures aménagées avec de la toile de tente.

Voici quelques chiffres intéressants, représentant le travail effectué aux cours de répétition de 1928 :

Tonnes de munitions véhiculées : 1090.

Kilomètres parcourus : 2284.

Kilomètres pour l'ensemble des camions : 73 138.

Consommation de benzine : 41 316 litres.

Nos hommes furent en moyenne 11 heures par jour au volant. Lors d'un cours de répétition, ils atteignirent même le maximum de 17 heures au cours d'une journée. Nous voyons là une preuve de l'entrain, de la discipline et de l'excellente

mentalité de nos automobilistes militaires. Les résultats du cours de répétition de 1929 ne sont pas connus à l'instant où nous traçons ces lignes.

Ajoutons, au sujet de la consommation de benzine, que les quantités de carburants nécessaires aux troupes automobiles sont énormes : au taux de 100 km.-voiture, la consommation quotidienne *par division* s'élèvera en cas de mobilisation à 15 tonnes d'essence et à 765 kilos d'huile. Ce carburant repose dans de vastes citernes souterraines, et doit être renouvelé constamment. Les essais tentés au gaz de charbon de bois ont donné des résultats intéressants, mais ils furent suspendus, la production du gaz offrant des difficultés. Néanmoins, devant le grand problème posé par l'approvisionnement de l'armée en carburant, on se demande s'il ne serait pas utile de pousser de plus en plus chez nous l'étude de la question d'un carburant national, sujet que M. le major Henry Vallotton, conseiller national, a d'ailleurs précisé en déposant une interpellation à Berne. Nous espérons pouvoir revenir prochainement à ce problème, lié désormais à l'activité de notre aviation et de notre troupe automobile.

L'INSTRUCTION DES HOMMES.

Il y a chaque année, pour les automobilistes, deux écoles de recrues, une école de sous-officiers et une école d'aspirants. La durée de l'école des recrues est de 77 jours, celle de l'école des sous-officiers de 35 jours et celle de l'école d'officiers de 62 jours. La tâche de l'école des recrues est de faire d'un mécanicien civil un chauffeur militaire. A côté de l'instruction du soldat, la recrue automobiliste reçoit une instruction technique comprenant l'exécution des réparations faciles à l'allumage, au carburateur, à la tuyauterie d'essence, aux filtres, aux embrayages, à l'ajustage des freins, etc. Ces travaux sont exécutés aussi de nuit, à l'instruction puis à l'exercice.

A l'école des sous-officiers, chaque élève apprend à piloter une motocyclette, et se perfectionne dans la mécanique. Tout sous-officier doit savoir découvrir, en effet, la raison de n'importe quelle panne du moteur ; enfin, tout caporal doit être à même

d'exécuter des missions indépendantes avec un groupe de cinq camions.

A l'école d'officiers, l'aspirant s'initie à la haute technique, à la conduite des colonnes, etc. Ces écoles ont toujours lieu en hiver, soit pendant la mauvaise saison, pour que chaque jeune officier automobiliste connaisse les difficultés que causent les intempéries, la neige et le froid.

Les soldats mécaniciens spécialistes sont formés aux ateliers militaires de Thoune. Enfin, pour le recrutement, ne sont incorporés dans le service des automobiles que les jeunes gens porteurs, à leur visite sanitaire d'un brevet de conduire. En outre, ce service, cette arme spéciale dirons-nous même, cherche à attirer à elle, ce qui est normal, tous les jeunes chauffeurs qui conduisent chaque jour les gros camions civils dont le nombre grandit d'année en année.

En résumé, l'automobile est de plus en plus employée dans notre armée, sous des formes très diverses. Il est certain qu'au jour d'une mobilisation, cette arme nouvelle jouera chez nous, comme elle l'a fait en 1914 en France et dans d'autres pays, un rôle de premier plan. Il y a donc lieu, — ce qui se fait depuis plusieurs années — de doter notre service automobile d'éléments d'élite. C'est de cette manière que cette arme gagnera l'esprit de corps indispensable aux missions, souvent ardues, qui lui incombent.

Premier-lieut. ERNEST NAEF.

