

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 79 (1934)  
**Heft:** 3

**Artikel:** L'escadron motorisé dans le groupe de reconnaissance divisionnaire  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-341564>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.02.2025

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

## L'escadron motorisé dans le groupe de reconnaissance divisionnaire.

---

Nos lecteurs savent que le projet de réorganisation de notre armée prévoit la constitution de *groupes d'exploration*, à base de cyclistes, de mitrailleurs motorisés et de cavalerie, qui seraient affectés organiquement aux divisions de campagne.

L'élément nouveau de ces groupes, dont le commandant aura pour tâche d'assurer le jeu de trois armes différentes, est représenté par la *compagnie de mitrailleurs motorisée*, transformation dont sera l'objet l'actuelle compagnie hippomobile, dite de « mitrailleurs attelés ».

Il importe donc que nous nous familiarisions avec l'organisation et la mise en œuvre d'un détachement de cette nature. A ce point de vue, l'article qu'on va lire — et que nous a fait tenir un de nos correspondants français — est d'un intérêt très actuel puisqu'il traite de l'emploi des groupes de reconnaissance, et notamment de l'*escadron motorisé*, tels qu'ils existent dans l'Armée française. (Réd.)

---

Le groupe de reconnaissance affecté à chaque division d'infanterie comporte normalement : un escadron à cheval, un escadron cycliste et un peloton automobile (voitures armées ou autos-mitrailleuses). Les progrès de la motorisation ont amené à envisager l'affectation, à l'escadron cycliste, de motocyclettes au lieu de bicyclettes. Cette substitution aura lieu dans les divisions d'infanterie *type motorisé*.

Cette mesure se rattache à un ensemble de dispositions ayant pour effet de moderniser la cavalerie.

A l'heure où le cheval est écrasé par le poids du paquetage et des munitions, où le combattant à pied est collé à la terre par le poids de son armement, la machine apparaît,

vite et puissante, redonnant à la cavalerie une mobilité qui semblait bien compromise et une capacité offensive qui paraissait disparue.

La cavalerie, largement dotée en armes automatiques et en moyens mécaniques se trouve particulièrement apte à s'engager rapidement sur des *fronts étendus* ; à faire sentir son action par la  *Brusque et violente* ouverture de son feu, enfin à exploiter au plus haut degré les effets de la *surprise*.

Les groupes de reconnaissance divisionnaires (G.R.D.), dotés de motocyclettes, ont été appelés à faire partie des éléments constitutifs des grandes unités type motorisé ; il importe donc de se faire une idée au moins sommaire des possibilités et du mode d'action de ces unités.

Rappelons tout d'abord les missions des groupes de reconnaissance divisionnaires. En principe, ils sont employés essentiellement à la *recherche du renseignement* et à la *sûreté*. Ils coopèrent en outre à la bataille et à l'exploitation du succès. *L'escadron à cheval* est l'instrument principal de la recherche du renseignement. L'escadron *cycliste (ou motorisé)*, grâce à la puissance de son feu, augmente les possibilités d'action des pelotons à cheval, les appuie, les recueille, progresse sur route aussi longtemps que possible. Il y a toujours intérêt à l'employer groupé. *Le peloton automobile* est un appoint de feu. Il peut être employé à donner *des coups de sonde*, à mettre *la main, avant l'ennemi, sur des points importants*, à servir de renfort de feux ou à assurer des liaisons latérales.

Le poste de télégraphie sans fil sur camionnettes sert aux liaisons du groupe de reconnaissance divisionnaire avec la division, les voisins, l'aviation.

### *Missions.*

Ces notions essentielles rappelées, examinons plus particulièrement le rôle que peut jouer dans un groupe de reconnaissance divisionnaire l'escadron motorisé, en nous basant sur la manière dont cette unité fut employée aux manœuvres de 1932.

I. EMPLOI DE L'ESCADRON MOTORISÉ AUX MANŒUVRES.  
DE 1932.

La *composition de l'escadron motorisé* était la suivante :

Un peloton hors rang ; quatre pelotons de combat.  
Effectif : 5 officiers, 18 sous-officiers, 22 brigadiers, 106 hommes.

Matériel. — 1 voiturette, 62 motos-sides, 5 motos ordinaires, 3 camions, 1 cuisine remorque.

Chaque peloton de combat : un groupe de commandement ; deux groupes de combat.

Chaque groupe de combat comprenant	1 chef de groupe ; 2 escouades de fusiliers-mitrailleurs, chacune de	1 moto-side ; 2 motos-side ; 4 hommes, 1 fusil-mitrailleur.
------------------------------------	---	---

Total des armes collectives. 16 fusils-mitrailleurs, 8 tromblons V. B.

Matériel. — Chaque moto-side de 6 chevaux vapeur était disposée de façon à pouvoir charger 1 fusil-mitrailleur 24, des munitions, des vivres et 2 hommes.

Vitesse horaire, 80 kilomètres ; rayon d'action, 80 kilomètres sur la machine ; vitesse horaire pratique, 30 kilomètres.

*Servitudes du matériel.*

La moto est liée à la route ou au chemin. Elle ne passe pas à travers les cultures. La machine est abandonnée pour combattre. L'approche est décelée par le bruit du matériel ; on espère cependant munir les motos de silencieux efficaces. Les déplacements par nuit obscure exigent l'emploi des phares.

La motocyclette a deux ennemis redoutables : l'auto-mitrailleuse et l'obstacle doublé d'une embuscade.

*Possibilités du matériel.*

Chaque conducteur est un combattant. L'escadron possède 16 fusils-mitrailleurs.

La vitesse des patrouilles et du gros, l'amplitude du front d'action permettent une recherche très rapide du renseignement.

La possibilité d'avoir toujours un fusil-mitrailleur en tête en position de tir, même au cours de la marche, permet l'occupation instantanée des points importants et limite la vulnérabilité des éclaireurs de pointe.

Les unités motos peuvent donc courir à la recherche des premiers contacts sur des fronts larges ou exercer une action retardatrice, ou installer un rideau de deux, frontal ou latéral, fixe ou mouvant.

L'escadron peut, en mouvement, se fractionner sur un front de dix kilomètres.

Le peloton peut, en mouvement, se fractionner sur un front de trois à six kilomètres.

Le groupe peut se scinder en deux patrouilles d'une escouade.

*Coopération avec le peloton auto.*

L'escadron peut coopérer avec le peloton automobile du groupe de reconnaissance divisionnaire en raison de son aptitude à suivre le train, soit des autos armées, soit des autos-mitrailleuses de cavalerie. Les unités motos peuvent, soit élargir la zone d'action du peloton auto, soit lui signaler des objectifs, manœuvrer de concert les résistances ennemies, enlever des barricades ou ouvrir une voie obstruée, tenir un débouché.

*Coopération avec l'escadron à cheval.*

Eclairées sur le front, les patrouilles à cheval n'auront pas à s'user prématurément dans la zone des renseignements négatifs. Le gros de l'escadron pourra marcher groupé sans fatigue exagérée jusqu'aux premiers contacts.

Si désirable que soit l'emploi de l'escadron moto dans la main de son chef, il n'en reste pas moins que c'est surtout par pelotons détachés auprès des unités à cheval ou automobiles que les motos rendront le plus de services.

### *Missions.*

Au cours des manœuvres précitées l'escadron motorisé eut à remplir successivement les missions suivantes :

#### *1<sup>o</sup> Mission de sûreté.*

L'escadron a reçu par nuit claire la mission d'occuper avec des autos-mitrailleuses de cavalerie White les passages d'une rivière. Parti à 19 heures, l'escadron a pu tenir à 24 heures, après avoir pris le contact de l'ennemi, les passages d'un canal situé à 40 kilomètres du point de départ.

#### *2<sup>o</sup> Mission offensive.*

L'escadron motorisé renforcé d'un escadron chenillé et d'autos-mitrailleuses de cavalerie est mis en route à 9 heures en vue de participer à une attaque montée à 22 kilomètres du point de départ. A 10 h. 30, le détachement a pris contact, a reconnu l'ennemi ; l'ordre d'attaque a pu être donné à 10 h. 45.

#### *3<sup>o</sup> Mission défensive.*

L'escadron motorisé, renforcé d'autos-mitrailleuses de cavalerie, est appelé à 8 h. 30, à se porter en un point du front attaqué, où vient de se produire une poche. Il reçoit l'ordre de couvrir le flanc d'une unité en ligne, flanc découvert par cette poche. A 9 h. 15, l'escadron motorisé a établi ses pelotons à 5 kilomètres du point de départ, sur un front de 3 kilomètres environ.

#### *4<sup>o</sup> Recherche du renseignement.*

Par temps couvert, l'escadron est envoyé à minuit pour renseigner sur un ennemi signalé à 25 kilomètres environ.

Trois reconnaissances d'officiers avec motos et voitures de reconnaissance protégées sont mises en action.

Le gros de l'escadron marche couvert par des patrouilles motos. A 3 heures du matin, le contour apparent est déterminé et les renseignements envoyés au général commandant la division d'infanterie.

5<sup>o</sup> *Action retardatrice.*

La zone de marche d'une division de cavalerie ennemie ayant été déterminée par les renseignements de l'escadron moto, l'escadron reçoit l'ordre d'exécuter une attaque sur les derrières de la division de cavalerie, en vue de retarder celle-ci au moment où elle sera engagée dans une forêt. L'opération est exécutée correctement avec l'aide de voitures de reconnaissance protégées, tous terrains.

*Conclusions.*

L'emploi de l'escadron, combiné il est vrai avec des voitures de reconnaissance tous terrains, a permis d'obtenir les renseignements de premier contact avec une rapidité remarquable. Le nombre de patrouilles fourni par l'escadron moto a permis de conserver en bon état les pelotons à cheval jusqu'au moment du contact rapproché.

L'emploi de cet escadron paraît indispensable toutes les fois qu'il s'agit de débarquer à proximité d'un front incertain une unité transportée en autos.

Toutefois, le bruit des moteurs peut déceler de très loin l'approche de l'escadron et il est indispensable de munir les machines d'appareils silencieux.

II. EMPLOI DE L'ESCADRON MOTORISÉ EN MONTAGNE.

Les possibilités d'emploi de l'escadron motorisé en montagne sont à vérifier expérimentalement. Toutefois les avantages de l'unité motorisée sur l'escadron cycliste sont réels sous certaines conditions. Les motocyclistes sont aptes, dans de certaines limites, à assurer *sans fatigue* toutes les missions qui pouvaient être confiées aux cyclistes.

A condition que les routes soient entretenues, en effet, la moto garde une bonne vitesse, même par la boue, et cette vitesse reste très supérieure à celle des camions. Mais il reste à démontrer que la moto side-car est apte à la montagne ; à priori on peut penser que la moto-solo présente seule assez de sécurité dans les virages, surtout par gel.

Sous cette réserve, on disposerait, grâce à l'escadron motorisé, d'un moyen relativement rapide et léger pouvant transporter une réserve de feux puissants.

Notons que les manœuvres d'embarquement et de débarquement, si compliquées pour les camions, sont ici réduites au minimum et que les machines à l'arrêt n'encombrent pas la route.

Le matériel est soumis au même genre de servitudes que tout matériel auto en montagne. Il a contre lui les intempéries, le gel, la raideur des pentes ; mais la moto est infiniment plus maniable que le camion et peut se tirer dans maints passages difficiles. Malgré tout, il est à prévoir qu'une période d'acclimatement sera nécessaire en vue d'habituer la troupe à son matériel, aux manœuvres d'ensemble, aux marches de jour et de nuit sans allongement exagéré. Et surtout le conducteur, comme tout conducteur d'auto en montagne, devra être familiarisé avec son secteur avant de pouvoir tirer parti de sa machine de jour comme de nuit, par la brume et par la tourmente. C'est là une condition essentielle.

Parmi les missions dont pourrait être chargé tout particulièrement l'escadron en montagne, on peut suggérer celles-ci :

1° *Missions de liaison et de reconnaissance.*

Aussi longtemps que l'ennemi ne sera pas à proximité immédiate, l'escadron pourra donner des coups de sonde sur les voies pénétrantes et déceler les premiers contacts. Le poste de télégraphie sans fil dont est muni le groupe de reconnaissance divisionnaire permettra de transmettre rapidement les renseignements.



Dès que les fronts se rapprocheront, l'escadron pourra être employé de préférence sur les rocades très voisines du front, pour patrouiller dans une large zone et relier les postes d'infanterie, surtout dans les secteurs tenus par de faibles effectifs.

### 2° *Sûreté.*

Lorsque les marches ne s'effectuent pas à proximité immédiate de l'ennemi, l'escadron peut concourir, avec les cavaliers, à la sûreté sur le front et les flancs ; les motos allant sur route occuper les cols importants et les positions avantageuses, les cavaliers tenant les sentiers et cols muletiers. Mais c'est surtout lorsqu'il s'agit d'éclairer un convoi auto amenant des renforts derrière un front *incertain et mouvant* que l'escadron motorisé rendra des services : liaison avec les troupes en ligne, recherche des premiers contacts, mise en place d'un rideau de feu pour couvrir le débarquement, telles sont les missions qu'on peut lui confier et qu'il est seul apte à remplir en temps utile en avant d'une force en automobiles.

### 3° *Réserve mobile de feux.*

En montagne, c'est toujours l'aptitude de l'arme montée à tendre rapidement un rideau de feux sur un point faible du front qui a été exploitée. Or nous avons vu que l'escadron motorisé est éminemment apte à remplir cette mission, surtout si l'on peut le renforcer, par exemple, de mitrailleuses transportées en autos et de voitures tous terrains armées d'engins. Si l'on y ajoute quelques mulets et chevaux transportés en camions, on aura acquis la possibilité de constituer, dans une région d'altitude moyenne, soit une position de repli, soit la couverture d'un flanc, soit un barrage de vallée improvisé.

En présence de fronts ennemis discontinus, faiblement tenus ou disloqués par une attaque, des escadrons motorisés, renforcés comme il vient d'être dit, peuvent tenter des manœuvres hardies, contre des flancs découverts ou des

unités en repli embouteillées. C'est en montagne que les manœuvres d'exploitation sont susceptibles d'amener les résultats les plus fructueux.

4° *Action retardatrice et destruction.*

On connaît l'importance capitale des destructions en montagne, lorsqu'elles coupent des voies de ravitaillement obligées. L'escadron motorisé est particulièrement apte à agir avec un détachement chargé de tendre rapidement un réseau large et profond de destructions. Seule la destruction *massive*, opérée en *temps opportun*, est susceptible de produire des résultats importants. Or, la réalisation d'un plan de destruction complet (s'appliquant non seulement aux voies de communication, mais aux ressources industrielles) exige une préparation minutieuse, la protection des travailleurs et la mise en jeu de liaisons très sûres, de façon à assurer la destruction en temps opportun. Il est certain que l'escadron motorisé est très qualifié pour maintenir le contact avec l'ennemi, transmettre les renseignements, assurer les liaisons, exercer l'action retardatrice nécessaire, et s'esquiver rapidement lorsque la mise de feu est assurée.

X.Y.Z.

---