

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 83 (1938)
Heft: 7

Artikel: Opinions du major-général Fuller sur l'arme motorisée
Autor: Bauer
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341880>

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: 04.12.2024

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

Opinions du major-général Fuller sur l'arme motorisée

Le printemps dernier, dans le hall du *Gran Hotel* de Saragosse, nous avons eu l'honneur d'être présenté au major-général Fuller, de l'armée britannique, venu en Espagne pour suivre les opérations. Comme nous n'ignorions pas la haute valeur de celui qu'on a surnommé, en Angleterre, le père spirituel des tanks, nous nous sommes permis de lui demander une interview sur la question brûlante des armements motorisés, à l'usage des lecteurs de la *Revue militaire suisse*. Ce qu'il nous a accordé avec une bienveillance dont nous tenons à lui exprimer ici notre respectueuse gratitude.

Et pour commencer, il ne sera pas inutile de rappeler en quelques lignes la carrière de ce brillant officier de l'armée britannique.

Le major-général Fuller, C.B., C.B.E., D.S.O., officier de la Légion d'honneur et de l'ordre de Léopold, est entré dans l'armée le 3 août 1898. Il a fait la campagne du Transvaal dans le 1^{er} bat. du Régiment d'infanterie légère de l'Oxfordshire qui s'était illustré jadis entre 1809 et 1812 en Espagne, sous les ordres de Lord Wellington. Ayant servi aux Indes et dans la métropole, il est appelé en 1913 à l'École d'état-major général. Et c'est comme officier d'état-major qu'il est affecté, pendant la guerre mondiale, d'abord en Angleterre, puis comme major au Quartier général des armées britanniques en France. Successivement il occupe les fonctions d'officier d'état-major au VII^e C.A., de chef d'état-major à la XXXVII^e Div., de chef du bureau des opérations de la III^e armée, commandée à cette

époque par le général Allenby, le futur conquérant de la Palestine.

A la fin de l'année 1916 il est nommé chef d'état-major du *Royal-Tanks-Corps* que l'on venait d'organiser sous les ordres du général Elles, en qualité de lieutenant-colonel. A ce titre il prépare et organise la participation des chars aux actions d'Arras (avril 1917), de Messine (juin 1917), de Paschendaële (août-octobre 1917). Le 20 novembre 1917 le Corps des Tanks remportait devant Cambrai un succès foudroyant dont le haut commandement britannique ne sut pas profiter, mais il n'en reste pas moins vrai que si l'occasion fut manquée, elle avait été créée, dans la sphère de son activité, par le colonel Fuller qui n'épargna aucun expédient pour produire un effet écrasant de surprise sur l'ennemi. Après la bataille défensive qui s'étendit sur tout le printemps de l'année 1918, le Corps des Tanks frappa son coup d'éclat entre l'Avre et la Somme, dans la matinée brumeuse du 8 août. Là encore on peut supposer que le brillant chef d'état-major du général Elles ne contribua pas médiocrement à préparer à Ludendorf ce que celui-ci a appelé « le jour de deuil de l'armée allemande ».

Nommé colonel, il retourne le 11 août 1918 au War Office où il s'occupe de préparer les opérations motorisées que l'on projetait pour la campagne de 1919. C'est là que le surprit l'armistice et il demeura au ministère jusqu'en 1922, pour professer ensuite à l'Ecole d'état-major général de 1923 à 1926 ; il servit ensuite dans le corps d'occupation du Rhin où il reçut le grade de brigadier-général. En 1930, il est nommé major-général (colonel-divisionnaire) et prend sa retraite en 1933.

Tels sont les états de service du général Fuller, qu'il serait inutile de commenter. Il faut marquer encore, toutefois, que ce grand soldat a beaucoup écrit, notamment en 1920 un historique des tanks et en 1923 des suggestions en vue de la guerre future, qui ont eu un grand succès en Angleterre. On peut regretter que ces ouvrages, pas plus que ses mémoires, n'aient été traduits en français.

* * *

L'idée de vaincre une position organisée par le moyen de la machine, remonte, nous dit le général Fuller, à une très haute antiquité. Plus près de nous, à l'époque du siège de Sébastopol, un inventeur britannique proposa une machine blindée et mue par la vapeur, destinée à vaincre les retranchements des Russes. A notre époque, l'arme mécanisée est l'expression militaire de notre civilisation industrielle. Les armées modernes ne peuvent pas ne pas intégrer en elles-mêmes le progrès de la technique. C'est une loi de la guerre qu'il serait périlleux de négliger.

Avec une très grande énergie le général Fuller s'élève contre la préférence accordée ici ou là aux petits chars. Pour franchir un fossé de deux mètres de largeur comportant un parapet et un parados, il faut une machine de 6 à 7 mètres de longueur. D'autre part la grande vitesse des petits chars devient le plus souvent illusoire dans la pratique. En terrain même moyennement accidenté, un matériel plus lourd maintiendra plus facilement son allure. Ce fait était déjà bien connu des marins ; il est nécessaire d'en tenir compte.

L'engouement en faveur des matériels légers s'explique pour des raisons budgétaires. Aux Indes, toutefois, le char léger trouvait son utilisation rationnelle, compte tenu de l'armement des indigènes de la frontière du Nord-Ouest et de la faiblesse relative des ponts dans cette région, mais on n'aurait jamais dû les incorporer dans les armées destinées à opérer en Europe. Ce faisant on a dépensé beaucoup d'argent en pure perte.

Plus que la vitesse, il faut demander au moteur une grande souplesse permettant des accélérations foudroyantes, quand le char tombe, au cours du combat, sous le feu des armes anti-tanks. Il s'agit ainsi moins de courir que de bondir.

Les chenilles doivent être adaptées au théâtre probable de la guerre. En Ethiopie, les chars italiens ont eu des foules d'ennuis provenant de la rupture de leurs chenilles qui ne

convenaient pas à la nature rocheuse du terrain. Dans les terrains mous des Flandres les larges chenilles des tanks britanniques de 1917 se sont bien comportées. La solution de l'engin motorisé, usant alternativement de ses roues et de ses chenilles, tel le char Christie fabriqué sous licence par l'U.R.S.S., est fort séduisante. Elle permet sur route de grandes vitesses, ainsi qu'en terrain plat, mais on a constaté de nombreuses ruptures de chenilles en campagne, ce qui pour un char signifie la mort sans phrase.

* * *

Ces caractéristiques générales s'appliquent à tous les chars. Cependant parmi les matériels motorisés notre interlocuteur établit trois grandes divisions :

a) *le char d'exploration*, correspondant à ce qu'on appelait naguère la cavalerie légère ;

b) *le char d'accompagnement*, destiné à coopérer avec l'infanterie, à lui frayer la voie, à provoquer la rupture, c'est-à-dire les brigades de dragons et de cuirassiers des armées napoléoniennes ;

c) *le char autonome*, qui aura la rapidité du char d'exploration, mais un armement plus fort et qui sera chargé d'exploiter ce que Napoléon appelait « l'événement », en agissant soit à travers une brèche soit par débordement contre les organisations de l'arrière de l'ennemi.

Au point de vue de l'armement tous ces chars devront comporter un canon et un canon sous tourelle, aussi bien pour des raisons matérielles que pour des raisons morales. Tous auront un poste de T.S.F. permettant aux commandants des unités cuirassées d'exercer leur influence et de demeurer en liaison avec l'arrière. Le cuirassement ne devra pas descendre au-dessous de 15 mm., minimum assurant une protection efficace contre les projectiles perforants de la mitrailleuse. Enfin l'équipage sera de trois hommes au moins dont un chef. L'expérience de la guerre a prouvé que le char Renault monté par deux hommes

était rendu inutilisable par la blessure soit du conducteur, soit du canonnier-mitrailleur et il y a lieu encore de tenir compte de la défaillance morale toujours possible de deux hommes isolés.

Ceci dit, les trois types de chars différeront tant sous le rapport de la vitesse que sous celui de l'armement et du cuirassement.

a) *Le char d'exploration* devra faire 30-35 kilomètres sur route, car on se souviendra que sa légèreté ne lui permettra pas de soutenir une beaucoup plus grande vitesse. Il sera armé d'un canon et d'une mitrailleuse sous tourelle et protégé par une cuirasse de 15 mm. si possible ;

b) *le char d'accompagnement* pourra se contenter d'une vitesse de 20 à 25 kilomètres dans le terrain. Il portera un canon, 3 ou 4 mitrailleuses, plus un mortier fumigène, comme le font déjà les chars de combat de l'armée britannique. Aux endroits les plus exposés son cuirassement devra atteindre une épaisseur de 30 à 40 mm. d'acier. En combinant ces divers éléments on arrivera, d'après le général Fuller, à un poids d'une vingtaine de tonnes. Il s'agira donc d'un assez gros engin, mais l'épaisseur de son blindage lui permettra, dans de bonnes circonstances, de résister au coup de canon ;

c) *le char autonome*. Le général Fuller lui voit la rapidité du char d'exploration, accompagnée par un puissant armement, composé d'un canon et de 3 ou 4 mitrailleuses. On en arrivera à une machine de la dimension, à peu de chose près, du char d'accompagnement, mais dont la vitesse très supérieure sera compensée par la légèreté relative du blindage : 15 mm. pour la carcasse, 20 mm. pour la tourelle. Somme toute, un croiseur de bataille, selon la terminologie maritime.

Comme on voit, notre interlocuteur est un partisan déterminé des gros matériels et du vieil adage de la marine française dont nous ferions bien de prendre de la graine : « Trop fort n'a jamais manqué ».

* * *

Du point de vue tactique, au cours de la présente guerre civile, aucun des deux partis en Espagne n'a su employer l'arme motorisée d'une manière qui correspondit à leurs possibilités. De là l'apparence d'échec qu'on leur impute. Ou bien on a imposé à des chars trop légers des missions qui dépassaient leurs capacités, ou bien on les a employés, pour ainsi dire, au compte-goutte et sans assurer leur liaison avec les autres armes combattantes.

C'est une erreur grave, nous dit le général Fuller, sauf certains cas déterminés, que d'employer les chars par sections isolées de cinq unités. A l'époque du Grand Frédéric ou de Napoléon, on ne faisait pas charger un escadron de cavalerie ; on découplait les dragons et les cuirassiers par brigade. De la même façon, les chars doivent être jetés en avant par grandes unités fortement échelonnées en profondeur. Si leur attaque a été convenablement préparée, si elle est suffisamment soutenue par une artillerie chenillée se déplaçant dans l'axe de l'attaque, et gardant par le moyen de la T.S.F. sa liaison avec les engins cuirassés qu'elle appuie, l'effet matériel et l'effet moral auront de bonnes chances d'être décisifs.

Dans la guerre d'Espagne, faute de disposer de matériels adéquats et en nombre suffisant, faute aussi de posséder une expérience suffisante de la tactique de ce moyen de combat, on n'a pas eu l'idée, semble-t-il, d'user de la possibilité que fournissait la discontinuité des fronts pour agir sur les flancs de l'ennemi et sur ses arrières. L'attaque motorisée s'est contentée de doubler l'attaque de l'infanterie agissant de front, et le plus souvent — du côté rouge particulièrement — elle a subi le même sort décevant.

Quoi qu'il en soit, le général Fuller se représente les deux cas suivants de l'attaque des chars dans l'avenir.

1° Ou bien l'attaque de front, qui demandera une préparation d'artillerie soignée, afin de détruire ou tout au moins de neutraliser les armes anti-tanks de l'ennemi. A

la suite de quoi, collaborant avec l'infanterie, les chars d'accompagnement produiront une brèche dans l'organisation défensive de l'ennemi et ouvriront la voie aux chars autonomes qui se chargeront de l'exploitation lointaine.

2^o Ou bien les divisions cuirassées s'attaqueront au flanc découvert de l'ennemi, à moins qu'elles ne profitent d'une lacune de son front. Dans ce cas-là les chars autonomes se passeront de l'appui de toute infanterie. Ils seront suivis par l'artillerie chenillée dont nous avons parlé plus haut et qui progressera par bonds.

Ce sera alors une véritable attaque mécanisée. Le général Fuller croit au succès d'une pareille opération, à condition que la troupe des chars ait été convenablement instruite. Outre ses aptitudes spéciales, il lui faudra satisfaire à toutes les exigences du service en campagne. Telle est la rançon de son autonomie.

* * *

Quant à la défense anti-char, notre distingué interlocuteur estime que le véritable problème consiste dans la très grande mobilité dont il importe de doter le canon d'infanterie. Si l'ennemi connaît son métier — et il n'y a aucune raison pour qu'il n'en aille pas ainsi, — l'attaque motorisée surgira par surprise, provenant d'une direction tout à fait imprévue.

Naturellement la défense anti-char ne devra pas constituer une croûte mince qui sera toujours brisée, si dure soit-elle, et son échelonnement en profondeur permettra, dans une certaine mesure, de parer à l'imprévu. Mais encore il faudra disposer d'un matériel assez mobile pour qu'on puisse le déplacer très rapidement d'un coin à l'autre du champ de bataille.

A cet égard une solution, comme celle qui a été adoptée en Allemagne et qui consiste à faire remorquer le canon anti-tank paraît, d'ores et déjà, fort insuffisante au général Fuller, pour ne pas parler de la traction hippomobile, car on perdra un temps précieux à amener les pièces sur route, puis à les porter de la route sur leur nouvelle position. La

chenillette française traînant derrière elle son canon lui apparaît comme une réalisation très supérieure. Mais la solution idéale consisterait, d'après lui, à adapter le canon anti-char sur la chenillette. On réunirait de la sorte le moteur, le canon, la munition et la protection d'un léger blindage, et l'on disposerait ainsi d'une arme toujours prête à intervenir.

* * *

Telles sont les idées du major-général Fuller sur la guerre des tanks et sur les matériels les plus appropriés pour la soutenir. On n'en dénierait pas l'originalité et on leur reconnaîtra le grand mérite de reposer sur une double expérience, technique et tactique. Nous laissons à des experts plus qualifiés que nous ne le sommes, le soin de les discuter et de les adapter au cas de notre défense nationale, car, comme le disait très justement l'ancien chef d'état-major du *Royal Tanks Corps*, chars et anti-chars doivent tenir compte avec le plus grand soin des particularités naturelles du champ de bataille. Or la mission défensive de notre armée nous facilite justement cette étude, puisque nous savons par avance où nous nous battons.

Quoi qu'il en soit, l'échec relatif des chars dans la présente guerre d'Espagne ne doit pas nous faire conclure que l'arme motorisée est sur son déclin, et il faut nous attendre à la voir reparaître sur les champs de bataille de l'avenir, plus puissante, plus nombreuse et mieux conduite. Telle est la conclusion du major-général Fuller et nous sommes persuadé qu'il n'était pas inutile de nous faire, à l'usage du public suisse, l'interprète d'une opinion aussi autorisée.

Cap. BAUER.
