

La question des blindés [fin]

Autor(en): **Ailleret / Künzi / Nicolas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **95 (1950)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342501>

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.

REVUE MILITAIRE SUISSE

Pour la Suisse : 1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.— 3 mois fr. 4.—	ABONNEMENT	Pour l'Étranger : 1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.— 3 mois fr. 5.—
---	-------------------	--

Prix du numéro : fr. 1.50

RÉDACTION : Colonel-brigadier Roger Masson
ADMINISTRATION : Av. de la Gare 33, Lausanne. Tél. 23 36 33. Chèq. post. II. 5209

ANNONCES : Publicitas S. A. succursale, rue Centrale 15, Lausanne

Le présent fascicule, ainsi que le précédent, soit les numéros 11 et 12, sont consacrés en majeure partie au thème spécial La question des blindés, pour laquelle nous avons eu le privilège de nous assurer des collaborateurs compétents en la matière.

LA QUESTION DES BLINDÉS

(fin.)

L'avis d'un spécialiste étranger

Echec aux blindés

Les matériels modernes, de plus en plus puissants et complexes, coûtent de plus en plus cher. Ils se démodent aussi de plus en plus vite. Aussi n'est-ce qu'au prix d'efforts industriels et financiers considérables que les puissances, et surtout celles dont les ressources sont limitées, peuvent réussir à maintenir l'équipement de leurs forces armées au niveau du progrès.

Elles ont par suite tendance, d'une part, à maintenir en service des matériels plus ou moins périmés et, d'autre part, à construire des matériels à bon marché en transigeant, en vue d'obtenir le nombre, sur les qualités, c'est-à-dire les performances des matériels à mettre en fabrication.

Il est bien évident que, si ces solutions sont dangereuses,

elles n'en sont pas moins imposées par des nécessités budgétaires et industrielles. Il faut donc s'y résigner, au moins dans certains cas.

La question se pose donc souvent de savoir dans quelle mesure des matériels périmés ou bon marché peuvent rendre service et dans quels cas, au contraire, ils peuvent être plus nuisibles qu'utiles.

Est-il donc possible de discriminer *a priori* si un engin tant soit peu ancien ou dont certaines performances sont dépassées est ou non capable, sous certaines conditions, de servir utilement à la guerre?

Le critérium essentiel paraît être le fait qu'il doit être ou non utilisé dans un combat à vue directe avec des adversaires du même genre.

Les engins qui servent à tirer de loin ou ceux auxquels leur petitesse permet de se dissimuler sur le terrain, c'est-à-dire les engins qui tirent sur des objectifs qui, à leur tour, ne peuvent pas ajuster sur eux un tir précis à vue directe, n'ont en effet pas les mêmes conditions de survie sur le champ de bataille que les engins qui sont employés dans le combat à découvert, à courte distance.

Ainsi, des matériels d'artillerie largement dépassés sur le plan technique peuvent cependant rendre service à défaut de matériels plus modernes, parce que leur infériorité n'entraîne pas pour eux une mise hors de service immédiate au combat.

C'est également ce que l'on constate pour les matériels tels que l'armement de petit calibre de l'infanterie et tels que les mortiers à tir courbe. On le vit bien pendant la seconde guerre mondiale au cours de laquelle l'infanterie anglaise est restée jusqu'au bout fidèle au vieux fusil à répétition, alors que les armes individuelles automatiques ou semi-automatiques étaient déjà largement répandues dans les armées allemandes, russes et américaines.

C'est ce que l'on constate également pour tous les accessoires des armes que nous venons de définir et qui agissent

sur le champ de bataille en cherchant leur protection dans le défilement, le camouflage et l'abri du terrain.

Il n'en est plus de même des matériels qui, à visage découvert, se livrent un combat de destruction en tir direct. Ces matériels ne peuvent souffrir d'infériorité sensible sans être éliminés rapidement et impitoyablement.

Il en fut ainsi d'une manière progressive et continue pour à peu près tous les chars légers et moyens, la course aux performances, en particulier à la puissance de l'armement et à la protection, *ayant éliminé tous les engins d'armement médiocre ou légèrement blindés.*

L'Allemagne, par exemple, a successivement abandonné tous les modèles de chars légers et moyens pour aboutir aux *Tigres* de 67 tonnes et *Panthers* de 45 tonnes puissamment armés de canons longs de 88 et de 76 mm. à grande vitesse initiale et blindés à l'avant à 150 et 80 mm. respectivement. De même, les forces blindées russes abandonnèrent très vite les chars légers pour le *T. 34* de 30 tonnes et le *Staline* de 56 tonnes.

LE COMBAT DES CHARS ¹

Il est intéressant d'analyser en détail le mécanisme du combat à vue directe des engins blindés, de manière à essayer d'expliquer les observations précédentes, déduites de l'examen des combats de la première moitié du XX^e siècle.

Prenons pour commencer le cas le plus simple de deux matériels qui combattent à l'arrêt et sans blindage, à « visage découvert » et à distance relativement courte. Il est bien évident que si l'un des deux dispose d'une arme dont la portée en tir précis est nettement supérieure à celle de l'autre, c'est cet engin qui détruira son adversaire car il pourra utiliser sa marge de supériorité en portée pour tirer sans aucun risque

¹ Etude quelque peu « condensée » parue dans la revue *Forces aériennes françaises.*

grave, sauf le cas de surprise bien entendu. Mais celle-ci ne peut être retenue comme cause systématique de victoire, car elle joue aussi bien, suivant les circonstances, pour l'un ou pour l'autre des types de matériel.

Si les deux matériels sont blindés, pour que l'un d'eux ait à peu près sûrement la victoire, il ne suffit plus qu'il ait l'avantage de la portée en tir précis : il faut encore que ce tir soit efficace, c'est-à-dire qu'il puisse percer le cuirassement de son adversaire. Il faut donc que son organisation lui permette d'atteindre en tir précis son objectif et de percer son blindage à une distance à laquelle l'adversaire ou bien ne peut l'atteindre avec précision, ou bien ne peut plus percer sa cuirasse.

Or avec les canons modernes à tir tendu et à grande vitesse initiale, la précision est relativement toujours assez bonne pour que le tir au but aux distances de combat à vue directe soit possible avec des probabilités d'atteinte convenables.

Au contraire, la perforation des blindages dépend considérablement du calibre et croît avec celui-ci. D'une façon générale, pour être « efficace » sur les blindages, un canon classique doit avoir un calibre aussi élevé que possible et tirer à une vitesse initiale aussi grande que possible. Par ailleurs, pour être à l'épreuve de coups de tels calibres, il est nécessaire d'être protégé par un blindage épais. Dans l'ensemble les engins qui combattraient dans les conditions envisagées devraient être armés aussi puissamment que possible et être blindés aussi fortement que possible.

Cependant la puissance maximum des canons de chars classiques se trouve limitée par l'encombrement, qui deviendrait rapidement prohibitif, des tubes et des munitions de fort calibre à vitesse initiale élevée ; et l'épaisseur de blindage protecteur est-elle aussi limitée par le tonnage global de l'engin qui ne saurait être indéfiniment accru sous peine de lui interdire le franchissement de la majorité des ouvrages d'art et de lui imposer une pression unitaire, sur le sol, trop forte pour que sa mobilité soit assurée en tous terrains.

A la fin de la seconde guerre mondiale, les canons semblaient plafonner à un calibre légèrement supérieur à 100 millimètres et le poids total des engins à une soixantaine de tonnes.

Il est peu probable que ces limites puissent être dépassées largement dans un proche avenir.

Calibre du canon et épaisseur de blindage ne sont ainsi pas deux éléments indépendants puisqu'ils sont limités par des considérations extérieures et reliés entre eux par la condition de tonnage maximum de l'engin. Ils ne peuvent varier que peu, dans les limites que permettent les diverses formules d'organisation des engins, suivant en particulier qu'il s'agit d'un armement sous tourelle ou en casemate.

Si ces limitations n'intervenaient pas, chaque belligérant choisirait le calibre maximum rendu possible par la technique. Puis, comme il n'y a pas de raison pour que l'adversaire agisse moins intelligemment, il se protégerait avec une cuirasse qui le mette à l'épreuve de ce même calibre. On arriverait ainsi à la règle générale autrefois appliquée aux cuirassés de la marine en vertu de laquelle ce type de bâtiment doit avoir un blindage à l'épreuve de son calibre. Mais, dans le cas des chars, les limitations de poids étant trop strictes, il n'est pas possible d'appliquer couramment cette règle et le blindage reste régulièrement en dessous de l'épaisseur à laquelle conduirait son application.

Le char *Sherman*, par exemple, possède un canon de 76,2 qui perce 115 millimètres d'acier en incidence normale à 1000 mètres de distance, c'est-à-dire de l'ordre de 75 mm. sous incidence de 40°. Son blindage avant, le plus épais, n'est cependant que de 51 mm.

Le char *Tigre* allemand était équipé d'un canon de 88 mm. « Pak » 34, tirant à 1100 m. de vitesse initiale. Ce canon pouvait perforer à 1000 m. de distance environ 170 mm. de blindage sous incidence normale, c'est-à-dire environ 120 mm. sous une incidence de 40°. Or son blindage avant, le plus épais, n'était que de 150 mm. d'épaisseur.

Sur la plupart des chars de la fin de la dernière guerre le blindage n'est donc pas à l'épreuve de leur propre canon. C'est la raison pour laquelle, comme il existe une classification traditionnelle des engins blindés en chars légers, moyens et lourds, on entend souvent exprimer la règle approximative pratique d'après laquelle le blindage d'un char doit le mettre à l'abri du canon des chars de la catégorie inférieure.

Quoi qu'il en soit, si l'on considère deux chars armés du canon le plus puissant réalisable, celui qui a le blindage le plus épais doit détruire celui qui est inférieur à ce point de vue, en profitant de l'écart des portées efficaces qui permet au premier d'agir utilement en se tenant à une distance de l'adversaire à laquelle il se trouve relativement protégé des coups de celui-ci.

Dans le combat envisagé entre chars arrêtés, sont donc rapidement éliminés tous les chars qui n'ont pas ce « maximum de puissance pratique » que confère le canon le plus puissant associé au blindage le plus épais.

Que devient cette conclusion si les chars considérés ne sont plus arrêtés mais évoluent pendant le combat ? Il semble qu'elle doive être profondément modifiée, la vitesse étant l'un des moyens d'échapper au tir de l'ennemi. On entend en effet souvent soutenir qu'un char rapide peut économiser sur son blindage, du fait même de sa capacité d'évolution.

Il est bien évident que la vitesse d'un objectif affecte dans une importante mesure la probabilité d'atteindre ce dernier en tir direct. On peut en voir une démonstration éclatante dans les difficultés du tir contre avions, dans lequel les objectifs ne disposent d'aucun défilement ni d'aucune protection sérieuse et dans lequel cependant, en dépit des progrès sensationnels de l'armement de D.C.A., il faut pour abattre ou endommager les avions ennemis des concentrations de feux considérables et des consommations énormes de munitions.

Il est vrai que dans le cas de l'objectif aérien, la vitesse de ce dernier, de l'ordre de 150 à 200 m./sec., est relativement

importante par rapport à la vitesse moyenne du projectile qui prétend le rattraper, de l'ordre de 400 à 800 m./sec. Le tir exige des corrections de pointage énormes et particulièrement aléatoires du fait de la précipitation avec laquelle elles doivent être déterminées dans les très faibles délais disponibles pour l'ouverture du feu.

Dans le cas du tir contre buts terrestres au combat il n'en est plus de même. Il s'agit, pour un projectile se déplaçant à une vitesse moyenne de 500 à 1000 m./sec., de rattraper un engin dont la vitesse de déplacement ne dépasse qu'exceptionnellement 10 m. par seconde. Le rapport des vitesses, qui était de l'ordre de $1/4^e$ pour le tir antiaérien, tombe à $1/60^e$ environ. Les corrections tombent à des valeurs faibles qu'il est facile, avec un peu d'habitude, de déterminer très vite avec assez de précision. Pourvu d'une marge de vitesse considérable l'obus rattrape à peu près sûrement l'engin en mouvement, le problème étant, par rapport au tir antiaérien, encore simplifié par le fait qu'il est lié au sol et que le problème de la hausse, avec les canons classiques à trajectoires tendues est *a priori* résolu, et par le fait que la petitesse des durées de trajet aux distances de combat usuelles interdit au char toute manœuvre pour se soustraire au tir pendant le temps où le projectile se trouve sur sa trajectoire.

Le lièvre, qui évolue à une vitesse de l'ordre de 15 m. par seconde à une soixantaine de mètres d'un chasseur qui tire sur lui avec des plombs dont la durée de trajet est de l'ordre d'une seconde, se trouve, par rapport à ces plombs, dans des conditions cinématiques nettement plus avantageuses que ne se trouve un char devant un canon à tir tendu. Or, la pratique courante montre qu'il n'est manqué que si le tireur se trouve être, par hasard, un maladroit. Il est vrai que le fusil de chasse lance une gerbe de plombs qui, par sa largeur, compense les erreurs possibles de visée. Mais si le projectile du canon est bien, au contraire, sensiblement ponctuel, les grandes dimensions du char corrigent de leur côté, dans une mesure

sensiblement équivalente, les erreurs possibles sur le pointage de la pièce.

En bref un char qui évolue devant un canon à tir tendu se trouve dans une situation analogue à celle du lièvre devant le chasseur, c'est-à-dire que sa vitesse ne lui sert que très peu à esquiver les coups qui lui sont destinés.

Cette conclusion, qui n'était exacte autrefois que sous la réserve que le char tireur soit arrêté, est d'ailleurs maintenant devenue bien plus générale depuis que les gyro-stabilisateurs de masse oscillante permettent à un char en marche une précision du pointage sensiblement aussi bonne qu'au char arrêté.

Il ne faudrait pas déduire de ce qui précède que la vitesse n'a pas d'intérêt pour un char. C'est en effet par son déplacement qu'un char plus puissant qu'un autre pourra se maintenir à distance efficace de tir avec le minimum de risques pour lui-même. Par ailleurs, la vitesse d'un engin est un élément essentiel de son succès tactique en lui permettant de manœuvrer de telle façon qu'il puisse commencer le combat dans des conditions favorables.

Cependant, ce qui reste établi, c'est que dans le combat par le tir, la vitesse de l'engin ne pourrait le mettre à l'abri des coups qui si elle atteignait une cinquantaine de mètres par seconde, soit 180 km./h., ce qui ne semble pas réalisable dans les conditions actuelles de la technique automobile. Tant que les vitesses tout-terrain resteront de l'ordre de la dizaine de mètres par seconde, la vitesse, élément tactique essentiel, ne peut constituer un véritable élément systématique de protection.

Ce problème n'est d'ailleurs pas nouveau. C'est celui du croiseur et du cuirassé : l'expérience a toujours montré, comme le raisonnement d'ailleurs, que chaque fois qu'un croiseur est assez prétentieux pour engager le combat par le tir, le cuirassé le coule aisément quelle que soit sa vitesse.

Ainsi peut-on admettre que, *lorsqu'il s'agit de combat de chars*, les chars de puissance maximum, armés de canons de

fort calibre à grande vitesse initiale et aussi fortement blindés que possible, sont seuls viables. Des chars économiques sacrifiant puissance d'armement ou blindage, même s'ils étaient plus rapides, ne pourraient les vaincre que par une supériorité numérique écrasante. C'est bien ce qu'a confirmé l'expérience de la dernière guerre au cours de laquelle les chars légers et moyens ont été progressivement éliminés, tout au moins sous forme de chars, par les chars lourds.

Ce qui ne veut pas dire que les « chars légers » ou « moyens » de conception classique n'ont plus de raison d'être. Ils sont au contraire certainement utilisables à certaines missions dans lesquelles leur rencontre avec des chars puissants est exclue.

Il leur est en revanche interdit, sans catastrophe à peu près certaine, de s'engager offensivement ou en contre-attaque contre des chars ennemis qui les surclassent.

Aussi ne faut-il considérer comme engins blindés de choc que les engins du maximum de puissance possible.

L'ARME ANTICCHAR

La mise hors de combat du char exige la perforation de son blindage¹. Celle-ci peut être demandée soit au projectile de rupture, soit à la charge creuse. Mais cette dernière ne peut être considérée comme constituant, pour le moment, l'ennemi essentiel de l'engin blindé. Placée dans un obus, elle s'accommode mal des grandes vitesses initiales qui correspondent à des vitesses de rotation élevées et perd la majeure partie de son efficacité. Portée par des obus à vitesse initiale faible, elle ne bénéficie plus de la probabilité d'atteinte satisfaisante dont jouissent les projectiles à trajectoire tendue et à faible durée de trajet. Elle acquiert son plein rendement lorsqu'elle est tirée

¹ La mise hors de combat peut être également demandée à l'explosion d'importantes masses d'explosif contenues dans des mines. Le caractère purement statique de ces engins n'en fait cependant qu'un ennemi secondaire des masses de chars qu'elles peuvent ralentir ou gêner plutôt que détruire.

dans des engins autopropulsés, qui lui assurent son efficacité intégrale. Mais elle n'est alors précise, tout au moins actuellement, qu'à très courte distance.

L'engin blindé peut donc s'en garantir pourvu qu'il se fasse accompagner et protéger dans un court rayon par de l'infanterie. La charge creuse d'aujourd'hui le gêne considérablement en l'obligeant à une tactique restrictive, mais ne le condamne pas encore définitivement.

Son adversaire terrestre le plus dangereux reste le canon antichar à grande vitesse initiale tirant des projectiles de rupture.

Dès l'origine des chars ce canon s'est répandu sous la forme classique du canon tracté, muni d'un affût à flèches ouvrantes, et, plus rarement, tous azimuts.

Dès ce moment il était évident que ce genre de matériel souffrait d'un défaut capital. C'était en effet, par nature, un matériel statique, lié à l'idée de défensive et à la notion de front. Il devait être mis en batterie *a priori* sans savoir où aurait lieu un engagement avec des chars ennemis. Les canons disponibles devaient ainsi être distribués à l'avance sur tout le front à défendre, les chars disposant au contraire de la faculté de se concentrer pour attaquer en masse sur le point d'effort choisi. Les canons antichars se trouvaient ainsi toujours appelés à subir l'initiative de leur adversaire et toujours en infériorité numérique manifeste.

Les premiers chars n'avaient que des blindages minces les mettant à l'abri des seuls projectiles courant sur le champ de bataille d'alors. Les premiers canons antichars purent donc se contenter d'être très légers. Les chars augmentèrent alors leur blindage et une course entre la puissance des canons et le blindage des chars devait inévitablement se produire. Il aurait pu arriver qu'au cours de cette lutte l'un des deux adversaires en vînt à dépasser définitivement et sans appel son concurrent.

Il n'en a rien été et au point atteint pour le moment le canon antichar classique semble plafonner au calibre de 88 à

90 mm. et le blindage à des épaisseurs de l'ordre de 150 à 200 mm., caractéristiques que l'un et l'autre ne sauraient trop dépasser dans l'état actuel de la technique.

Or le canon de 88 « Pak » perfore, en incidence normale, environ 200 mm. à 1000 m. Il y a donc sensiblement équilibre au point actuellement atteint de l'opposition de la cuirasse à l'obus de rupture.

Cependant s'il y a dans une certaine mesure équilibre sur le plan technique, il n'en est pas de même sur le plan de la réalité du combat.

Lorsque les blindages de 150 mm. à 200 mm. devinrent fréquents et qu'il fallut pour les percer un calibre de 88 mm., les pièces antichars devinrent de véritables mastodontes ressemblant par leur aspect extérieur et leur poids à de véritables pièces d'artillerie lourde longue. Le canon de 88 « Pak » par exemple, avec son tube de 6,50 m. de long et ses 4500 kg., ne peut plus prétendre à passer inaperçu nulle part.

Le canon antichar classique a ainsi perdu ce qui était sa protection essentielle, la possibilité de se dissimuler sur le champ de bataille au moins jusqu'à ce qu'il ouvre le feu. Or un projectile explosif à proximité de lui ou une rafale d'arme automatique ajustée suffit à le mettre hors de combat.

Il est donc extrêmement vulnérable tant au tir des chars eux-mêmes que de toutes les armes qui les appuient, canons et obusiers de l'artillerie, mortiers de l'infanterie, bombes et projectiles de l'aviation d'assaut.

Aussi, pendant la seconde guerre mondiale, s'ils ont pu causer aux chars des pertes importantes surtout lorsqu'ils ont réussi à ouvrir le feu par surprise, les canons antichars n'ont-ils jamais pu, à eux seuls, stopper leurs attaques massives. Le canon antichar classique, tracté, à flèches ouvrantes, ne peut donc être considéré comme une arme efficace d'une absolue contre les chars. Il faudrait pour cela que sa cadence de tir soit rendue du même ordre de grandeur que celle des armes automatiques, ce qui paraît exclu dans l'état actuel des choses.

On ne peut le considérer que comme une arme secondaire dans la lutte contre les engins blindés, et par exemple comme une arme d'autodéfense des unités d'infanterie de type normal. Il peut, en effet, en ralentissant les chars ennemis et en les obligeant à prendre un dispositif de combat, permettre à ces unités de décrocher et d'éviter la destruction. Il est alors comparable à ce qu'est le mousqueton pour le fantassin, dont il assure la défense individuelle. Ce n'est pas à lui qu'on doit demander la destruction des blindés ennemis, pas plus que ce n'est au mousqueton que l'on demande la destruction de l'infanterie ennemie.

On a, bien entendu, rapidement pensé pallier le caractère statique et le déploiement *a priori* du canon antichar, en mettant les canons antichars à bord de véhicules automobiles tous-terrains, c'est-à-dire en les rendant automoteurs.

Cependant le canon antichar automoteur n'est lui aussi qu'une arme relativement médiocre en face du char. Ce n'est en effet qu'un char plus ou moins privé de blindage et qui ne peut même pas demander à son armement une supériorité manifeste sur le char, car l'encombrement et la longueur des pièces antichars puissantes imposent au calibre de celles-ci à peu près la même limite qu'à celles des chars. Le canon antichars automoteur ne peut obtenir de succès que s'il est sûr de pouvoir éviter l'engagement à visage découvert avec les chars lourds, ce qui reviendrait à admettre que ceux-ci sont inaptes à manœuvrer intelligemment et en particulier à se faire éclairer et appuyer efficacement. De plus ces engins, sauf les chars légers, sont particulièrement sensibles aux effets des projectiles qui appuient invariablement l'engagement des chars lourds. Aussi les T. D., malgré les services importants qu'ils ont rendus, en particulier comme artillerie automotrice, font-ils aujourd'hui partout figure d'engins totalement démodés.

Par suite, le seul engin terrestre qui semble capable de combattre sérieusement le char est le char lui-même, char de puissance maximum que nous avons défini plus haut, qu'il soit

conçu sous forme de char-tourelle classique ou de canon d'assaut à casemate.

Dans l'hypothèse que nous avons admise de la portée réduite, ainsi qu'elle l'est actuellement, du tir précis des projectiles à charge creuse, on peut ainsi conclure que, *dans le combat de chars*, les chars de puissance maximum sont appelés à éliminer impitoyablement les engins plus légers ou les engins périmés en blindage ou armement.

Ces derniers, chars légers ou moyens ou chars de modèles anciens, ne sont pas pour cela obligatoirement appelés à disparaître. Mais ils ne peuvent pas participer utilement à la bataille des chars. Ils ne peuvent être employés qu'à des missions de combat contre des unités qui ne sont pas armées d'engins blindés puissants ou, s'ils rencontrent ceux-ci, ils ne peuvent que rompre l'engagement au plus vite et chercher leur salut dans la retraite, c'est-à-dire que vis-à-vis des chars puissants ils ne peuvent avoir que des missions de découverte, mais jamais de combat. Il ne faut en particulier pas penser pouvoir les utiliser utilement « en antichars » en espérant la destruction des chars lourds adverses. Ce serait une illusion dangereuse, car c'est le contraire qui, très vraisemblablement, se produirait.

La destruction des chars adverses et l'arrêt de leur manœuvre ne peut, dans l'état actuel des choses, être demandée qu'aux deux forces suivantes : les chars de puissance maximum, engageant le combat avec eux et l'aviation d'assaut les attaquant du ciel.

Il résulte de ceci d'importantes conséquences sur la forme des combats terrestres.

Une masse de chars lourds, susceptible de choisir son point d'application et de l'attaquer par surprise combinée avec et appuyée par une masse d'aviation en rapport avec sa propre force et suivie d'une masse d'exploitation motorisée, est capable de percer n'importe quel front défensif *a priori* et d'exploiter cette rupture, celle-ci provoquant alors pour les

unités qui tiennent le front les conséquences catastrophiques dont la dernière guerre fournit autant d'exemples qu'on peut le désirer.

Le succès final d'opérations terrestres sur un théâtre d'opérations continental paraît donc devoir appartenir à celui des adversaires qui disposera le dernier d'une masse de chars lourds. Il semble par conséquent dépendre du choc des masses opposées de chars lourds et d'aviation d'assaut.

Une masse de chars lourds, du fait même de ses possibilités, et de la restriction du nombre de ses adversaires sérieux, se verra donc avoir deux préoccupations essentielles : échapper à la destruction par l'aviation d'assaut ennemie, détruire les chars adverses.

Pour échapper à la destruction par l'aviation elle devra, pour manœuvrer, se disperser largement en de nombreuses colonnes très espacées, utiliser au maximum les couverts, l'obscurité et les circonstances atmosphériques favorables.

Pour détruire les chars adverses elle devra se concentrer pour la bataille de manière à agir avec le maximum de forces réunies et s'efforcer de battre successivement, par fractions, les forces blindées de l'adversaire avant leur concentration. On retrouve la vieille formule de la guerre de mouvement, due d'ailleurs à d'autres motifs : se disperser pour marcher, se rassembler pour la bataille.

La masse blindée pourra réussir cette manœuvre grâce à la coopération des autres forces qui assureront sa sûreté.

Mais tout ceci n'a de sens que dans l'hypothèse admise qui correspond sensiblement au point actuel de la technique, dans lequel la charge creuse ne peut être utilisée avec précision qu'à très courte distance.

S'il apparaissait un nouveau moyen de détruire les chars lourds en tir précis aux distances de 1000 à 1500 m. et si ce moyen était relativement léger et peu coûteux et par suite pouvait être largement répandu sur les champs de bataille, la situation serait entièrement modifiée au détriment du char.

Or rien ne permet d'écarter cette hypothèse. Si, en particulier, la charge creuse pouvait être lancée avec précision aux distances en cause à l'aide de dispositifs légers, le blindage perdrait toute raison d'être. On verrait alors après les chars légers et moyens, disparaître à leur tour les chars lourds eux-mêmes. Les automoteurs n'en seraient pas pour cela en régression, car la motorisation des armes est désormais indispensable pour qu'elles puissent suivre le rythme dont est capable l'infanterie moderne. Mais aussi bien éléments à pied qu'automoteurs ne pourraient plus manœuvrer sous le feu de l'ennemi et devant la carence du blindage, il faudrait bien en revenir aux procédés anciens et neutraliser les armes adverses chaque fois que l'on voudrait s'engager sous leur tir. Une des conditions du retour aux opérations de position serait à nouveau réalisée. L'élément essentiel de la rupture, l'action de masse des chars, étant disparu, il resterait à savoir si l'aviation d'assaut à elle seule pourrait réaliser la dislocation de positions défensives puissantes. Dans la négative, il ne serait pas impossible que l'on en revienne à des opérations de type stabilisé avec des fronts, dont les fluctuations du fait de la vitesse des moyens de déplacement modernes, auraient probablement une bien plus grande amplitude que pendant la première guerre mondiale, mais qui pourrait en cas de rupture être reconstitué sur des lignes plus en arrière ou même rétablis par des contre-attaques.

Quoi qu'il en soit, cette analyse montre qu'il suffirait d'une modification relativement faible dans l'équilibre relatif du blindage et des moyens de le percer pour que les formes prévisibles de la guerre terrestre se modifient radicalement. En attendant qu'elle se produise, il est probable qu'il ne faut pas attendre d'autre chose que des chars de puissance maximum et de l'aviation d'assaut une action contre les chars lourds de l'ennemi.

Lt.-colonel AILLERET.

1940-1950

Le point de vue du conducteur de char blindé

Il faut à l'armée suisse 550 chars d'assaut. Ce propos du chef d'arme des troupes légères et la question des blindés si discutée, ces derniers temps, dans la presse et les périodiques militaires, m'engagent à jeter un regard en arrière sur le développement des tanks dans notre armée, auquel j'ai assisté comme officier de troupe, de 1940 à 1950.

En 1939, la presse quotidienne publia des avis invitant les officiers, sous-officiers et soldats désireux de faire, volontairement, un cours d'introduction de trois semaines, à s'annoncer, pour être ensuite incorporés dans les premières unités de chars d'assaut. La mobilisation générale retarda quelque peu la date fixée pour ce premier cours, il eut cependant lieu avant la fin de l'année. Le chef d'arme des troupes légères, à ce moment le colonel div. Jordi, assista personnellement à l'arrivée à Thoune des premiers élèves conducteurs de chars. L'effectif de cette compagnie d'instruction, qu'on lui annonça une fois organisée, était de 130 hommes.

Après une vigoureuse allocution, il en confia l'instruction au capitaine Fruhstorfer, à ce moment le seul officier instructeur pour chars blindés. Le cours pouvait commencer. Pour quelques-uns des candidats, il ne dura que quelques jours, pour les autres trois semaines. Ceux enfin qui furent jugés aptes à conduire un char blindé, le licenciement n'eut lieu qu'après trois mois. La raison de cette prolongation n'était pas de garder au service cette compagnie d'instruction plus de trois mois. On avait acquis la conviction que l'instruction d'un conducteur de char qui se compliquait de la connaissance des armes qu'il fallait apprendre à manier, de l'étude du terrain et des éléments de tactique indispensables, nécessitaient une durée beaucoup plus longue que les trois semaines

prévues au début. Le licenciement fut donc retardé sans commentaires superflus, et sans que la date en soit précisée. Ceux qui ne purent accepter cette prolongation, furent autorisés à s'annoncer au commandant du cours, car ils s'étaient engagés volontairement. Mais officiers, sous-officiers et soldats étaient à tel point enthousiasmés par les multiples possibilités de la nouvelle arme, qu'aucune mutation n'eut lieu volontairement.

Le cours continua : école de conduite, technique, connaissance des armes, des appareils radio, pratique des instruments de bord. Il ne manquait à ce programme que la formation de spécialistes. Chacun devait être utilisable à n'importe quel poste. Ce système put s'appliquer à l'équipage d'un char. Le chef d'arme des troupes légères instruisit lui-même, tactiquement, la compagnie.

Au bout de trois mois, le cap. instructeur Fruhstorfer pouvait annoncer au chef d'arme que chaque homme était parfaitement instruit comme conducteur, mitrailleur, au fusil-mitr., au mousqueton, au revolver, à la radio, aussi bien que techniquement et tactiquement. Le cours dont l'effectif se réduisit à 50 hommes après trois mois, put être licencié. On avait recueilli les premières expériences dont le deuxième et le troisième cours allaient profiter.

Après la démobilisation du troisième cours, en 1940, les trois compagnies de chars légers étaient constituées. Ce fut alors aux écoles de recrues à parfaire l'instruction. Chaque brigade légère reçut une cp. de 8 chars. L'armée possédait ses premiers blindés. Pour le moment, il n'était pas encore question de leur emploi tactique.

C'est alors que nous commençâmes à voyager dans toute la Suisse, comme un cirque ambulante, nous annonçant aux commandants de troupe qui s'intéressaient à nos démonstrations. Cette période mit nos chars à une rude épreuve. On utilisa alors nos 24 chars blindés, les seuls qui existaient dans l'armée, comme détachements d'exercice pour l'instruction des troupes au combat antichars. Ce fut un déchaînement

de petite guerre entre les équipages de chars et les fantassins. Les uns voulaient prouver que les chars étaient capables de franchir n'importe quel obstacle, les autres s'efforçaient, avec tous les moyens dont ils disposaient, à chaque occasion favorable, de mettre les chars hors de combat. Sur le désir du chef d'arme, le général mit fin à ces jeux. Les cp. furent mobilisées avec les relèves régulières des brigades légères, et les commandants de troupe purent se familiariser avec l'utilisation des chars.

La mise en action des chars n'offrit bientôt aucune difficulté pour les officiers des brigades légères. On put alors se consacrer plus directement à l'instruction technique. Cela nous mènerait trop loin de décrire les dangers et les difficultés que comporte le maniement d'un véhicule à chenilles dans le terrain. Mais je n'exagère pas en considérant comme un tour de force, et pour le personnel d'instruction d'alors des blindés comme un résultat particulièrement remarquable, que les 24 chars des trois cp. soient restés en état d'entrer en action, à la fin du service actif. Ils avaient parcouru 300 000 km., pris part à d'innombrables exercices, sans que se soit produit un seul accident.

Pourtant, les circonstances étaient les mêmes qu'aujourd'hui. Les chefs entreprenants et mobiles étaient capables d'apprécier dans des exercices de paix, comme ils le feraient en temps de guerre, le privilège de disposer de chars blindés. Les autres considéreront toujours ce privilège comme une lourde charge. Ceux qui avaient pu juger par eux-mêmes, des multiples possibilités d'emploi de l'arme nouvelle, ceux-là seuls ne discutent plus aujourd'hui de l'utilité des blindés. Le chef d'arme des troupes légères en avait fait l'expérience, vaincu les difficultés et donné l'exemple. Ceux qui ont leur opinion faite ne songent plus à discuter pour justifier l'emploi de l'arme nouvelle, ils savent qu'elle est un instrument de guerre indispensable et sont fixés sur le nombre de chars que nous devons posséder.

INTRODUCTION DES CHASSEURS DE CHARS G 13.

La Suisse a fait l'achat en Tchécoslovaquie d'un nombre important de chasseurs de chars, appelés G 13, ainsi qu'ils étaient désignés dans la *Wehrmacht*. Nous autres conducteurs de chars blindés du service actif, étions heureux de l'adoption de ce nouvel engin. Nous admîmes, sans autres, qu'il s'agissait d'un nouveau modèle de chars, armés d'une pièce de plus gros calibre, que tous les rapports de cours demandaient. Mais, on nous fit comprendre avec toute la netteté désirable que ces chars n'étaient pas destinés à remplacer ceux des compagnies existantes et que nous allions apprendre à connaître, en réalité, un canon porté qui devait renforcer les batteries anti-chars déjà formées.

Le personnel des batteries antichars se mit, de son côté, à observer par la lunette de pointage d'un chasseur de chars. Eux qui, jusqu'alors, prétendaient toujours que chaque troisième coup d'un canon antichars atteignait le but, s'efforçaient maintenant de prouver le contraire. Ils avaient cessé de dénigrer, pour vanter le chasseur de chars. Pour eux, le G 13 devait faire partie de la défense antichars.

L'instruction débuta dans une direction opposée. La première compagnie de recrues entra en service au printemps 1947. On devait s'abstenir d'exercices dangereux, tirer le moins possible. Le matériel d'instruction était insuffisant. Il fallut attendre que les ateliers Selve, à Thoune, aient reçu l'ordre de fabriquer une douille de manipulation 7,5. Ce fut avec cette unique douille qu'on instruisit les recrues et qu'on termina l'E.R.

Le D.M.F. décida que le service des troupes légères était responsable de la création de 15 cp. de chasseurs de chars à dix voitures chacune, prêtes à être mises en ligne, à la fin de 1949. Les premières troupes transformées en chasseurs de chars furent les anciennes compagnies de chars légers. On

constata alors que le métier de chasseur de chars était beaucoup plus facile à apprendre que celui de conducteur de char blindé, par le fait que le G 13 ne dispose que d'une seule pièce de 7,5.

La transformation et l'adaptation s'opérèrent sans peine en trois semaines de C.R. Les hommes des cp. de défense anti-chars qui ne savaient pas conduire une voiture, apprirent en six semaines le métier de chauffeur.

Il aurait été, peut-être, plus pratique de commencer l'instruction au G 13 par les cours d'adaptation, au lieu de débiter par les E.R. qui auraient pu profiter des expériences des cours d'adaptation, ainsi qu'on l'avait fait lors de l'instruction des cp. de chars légers, en 1939.

A la fin de 1949, les 15 cp. de chasseurs de chars étaient organisées. A la fin de 1950, chacune de ces cp. aura participé à des manœuvres de division. Je considère ces unités comme le degré intermédiaire qui nous amènera au char à plusieurs destinations, à tourelle mobile, à blindage renforcé, et armé d'un canon de gros calibre.

Le nombre de ceux qui s'intéressent aux blindés a beaucoup progressé, avec celui de ceux qui sont capables d'observer par la lunette de bord. Les officiers qui ont eu l'occasion de participer aux exercices des chars légers et des chasseurs de chars sont nombreux.

La base de départ de 550 chars prêts à entrer en ligne, admise par le chef d'arme, existe du point de vue militaire.

Capitaine KÜNZI
Cdt. cp. chass. de chars III/21.

Chasseurs de chars et fantassins

EXPÉRIENCES D'UN COURS DE RÉPÉTITION.

Le chasseur de chars est un canon antichars, automoteur, placé sous une cuirasse. Il est aveugle et son champ de tir est limité. Il doit s'arrêter pour tirer et, en principe, il s'installe dans une position d'attente pour passer, au moment voulu, dans une position de feu.

A la différence du canon antichars qui est trop vulnérable, le chasseur de chars peut aussi, puisque son équipage est protégé par un blindage, progresser à l'attaque derrière l'infanterie et lui fournir un appui de feu à très courte distance.

Mais, à part les armes personnelles de ses occupants, le chasseur de chars est totalement dépourvu de moyens pour lutter contre l'infanterie de l'adversaire. Aussi doit-il, plus encore que le char blindé qui est toujours armé d'une ou de plusieurs mitrailleuses, être efficacement protégé par des fantassins, s'il ne veut pas courir le risque d'être facilement détruit. C'est pourquoi une unité blindée comprend nécessairement, en plus de l'élément blindé proprement dit, un élément d'infanterie qui l'accompagne et la protège.

* * *

Dans l'organisation actuelle des Cp. chass. ch., on a prévu pour chaque engin un second équipage, appelé aussi équipe de sûreté, formé de trois hommes qui se déplacent en jeep et précèdent ou suivent le chasseur de chars. Mais il s'agit là avant tout d'un équipage de réserve, instruit à la conduite du chass. ch. et au service de la pièce : ces hommes ne peuvent dans les E. R. et les C. R., être rompus aux méthodes de combat de l'infanterie en plus de leur formation technique. En

outre, en raison de leur petit nombre déjà, ils sont incapables de remplir une mission de couverture sérieuse.

Les Cp. chass. ch. ne disposant ainsi pas d'un élément de protection et d'accompagnement suffisant, il est indispensable de leur attribuer une troupe de couverture prélevée dans un autre corps de troupe. Les expériences faites lors du dernier C. R. ont démontré qu'il faut au moins l'effectif d'une cp. d'infanterie pour assurer la défense rapprochée d'une cp. chass. ch. L'idéal serait sans doute de pouvoir, comme dans les armées étrangères, attribuer organiquement à chaque cp. chass. ch. l'élément d'infanterie qui lui est nécessaire. Mais une telle solution semble malheureusement impossible chez nous pour l'instant, tout d'abord à cause de la crise des effectifs et ensuite en raison de la difficulté qu'il y aurait à former des cadres capables de diriger et de coordonner durant les C. R. l'instruction technique approfondie des chass. ch. et celle non moins ardue des fantassins au combat d'infanterie. Notre système de milice est insuffisant pour donner aux cadres une formation complète dans des spécialités aussi différentes. Il faut donc chercher une autre solution, en rapport avec nos moyens et nos possibilités. Une de celles que l'on peut envisager, par exemple, consiste à entraîner tout d'abord séparément, puis ensemble tous les 2 ou 3 ans, une cp. chass. ch. avec la même unité d'infanterie. Divers essais dans ce sens ont été tentés en 1950, mais cette collaboration n'a pas été exercée au-delà d'une seule journée de travail en commun. Cette première tentative a toutefois permis de faire d'utiles expériences et a fait surtout ressortir la complexité des problèmes qui se posent. Sans prétendre les résoudre, nous aimerions simplement en exposer quelques-uns, dans l'espoir de faciliter leur solution à l'avenir.

Terrain. — Pour ne pas fausser les idées de la troupe, il faut éviter de faire trop souvent appel à son imagination et de créer des situations fictives : les cp. chass. ch. doivent être entraînées dans un terrain où elle peuvent évoluer sans être

liées aux routes et sans avoir à se préoccuper des dégâts qu'elles causent aux cultures. Les pâturages et forêts du Jura sont pour cela un terrain d'entraînement idéal.

Instruction. — En 1950, on a organisé dans certains bataillons, en réunissant une cp. chass. ch. et une cp fus., une démonstration destinée aux autres cp. du bat. avec un scénario préparé avec soin et minuté, ne laissant aucune initiative aux exécutants. Ailleurs, en revanche, on a joué de véritables exercices de combat en laissant aux exécutants, et notamment aux cadres, toute l'initiative désirable. Cette seconde solution nous semble être bien meilleure : dans ce domaine, les démonstrations ne profitent à personne ; elles n'apprennent que fort peu de choses aux spectateurs, et presque rien aux exécutants !

Ce qu'il faut avant tout, c'est entraîner les hommes des chass. ch. et de l'infanterie à combattre ensemble. Le fantassin doit apprendre à connaître les lourdes servitudes des chars, et l'homme des chars doit encore davantage apprendre à connaître la manière et les possibilités de combattre de ses camarades fantassins. Ces derniers ont tendance à se laisser entraîner loin du char par l'ardeur du combat d'infanterie, et à oublier que le chass. ch. est aveugle et sans défense ; les équipages de chars, de leur côté, ne se rendent souvent pas assez compte de l'effort que doit fournir le fantassin pour suivre la cadence de leurs déplacements.

Cette collaboration chass. ch.-infanterie ne peut être improvisée et nécessite un entraînement de longue durée. Les cadres et la troupe d'armes différentes doivent être unis pour le combat par une camaraderie solide, qui ne se crée pas en quelques heures. Une enquête faite après le C.R. auprès des officiers d'une cp. chass. ch. et d'une cp. fus. qui ont travaillé ensemble une seule journée révèle le désir de chacun d'avoir un contact plus étroit pour une collaboration intime, avec les camarades d'une autre arme. Tous souhaitent qu'à l'avenir

deux cp. soient réunies pendant plusieurs jours pour s'entraîner ensemble au combat.

Commandement. — Si l'on réunit ainsi deux cp. pour en faire un « combat team », qui doit en être le chef ? Le fantassin, ou l'homme des chars, ou encore le plus autoritaire des deux ?

On ne peut, nous semble-t-il, fixer de principe et la mission sera le plus souvent déterminante. Dans le cadre d'une action purement défensive, le cdt. de la cp. chass. ch. sera peut-être plus apte que son camarade de l'infanterie à choisir la position favorable pour arrêter l'adversaire ; son choix lui dictera l'emplacement de ses pièces, et c'est lui qui commandera l'ensemble de l'opération. En revanche, si les chass. ch. sont engagés comme appui de feu à courte distance dans une attaque d'infanterie, le cdt. de la cp. fus. sera, par sa formation, mieux préparé à conduire le combat. Ce problème du commandement se pose d'ailleurs à tous les échelons, et ne peut être résolu que par un long entraînement des chefs. Ici aussi, l'esprit de collaboration et de compréhension nécessaire doit reposer sur une entente profonde et une camaraderie éprouvée.

Équipement et armement. — L'équipement réglementaire du fusilier n'est pas pratique pour le combat avec les chass. ch. Le paquetage, même réduit, est encombrant lorsque les hommes doivent monter sur les chars ou en descendre. Les souliers à clous sont dangereux, car ils glissent sur les blindages.

Il conviendrait aussi, à notre avis, d'équiper cette cp. fus. spécialisée avec un plus grand nombre d'armes de combat rapproché (Pm., tromblons, gren. etc.), pour l'alléger en revanche des armes lourdes de la sct. de feu (Fmt., Abach.).

Transport. — L'infanterie d'accompagnement doit pouvoir se déplacer en même temps que les chass. ch., pour être prête à entrer en action à n'importe quel moment. Mais, comme elle ne peut rester sur les engins que pour de courts trajets, en principe même seulement de la position d'attente à la position de combat, il nous paraît judicieux d'attribuer un camion tout

terrain à chaque section d'infanterie, pour les plus longs déplacements.

Liaisons. — Le problème des liaisons est de beaucoup le plus complexe et le plus important. Les chass. ch. disposent d'un excellent réseau radio pour communiquer entre eux, tandis que les cp. d'infanterie n'ont qu'un appareil Fox par sct., d'ailleurs inutilisable dans le bruit des moteurs.

Quel que soit le chef du « combat team », il est clair que les deux cdt. cp. doivent, durant l'action, rester constamment en liaison étroite ; ils seront probablement même toujours côte à côte. Mais comment organiser la liaison du commandement avec les chefs de sct. et de ceux-ci avec les gr. d'infanterie, qui ne peuvent toujours demeurer auprès du char qu'ils doivent défendre ? Les chefs des sct. chass. ch. doivent eux aussi être en liaison avec les chefs des sct. d'infanterie qui les protègent, et ces derniers doivent également pouvoir communiquer entre eux. Ces problèmes se compliquent encore suivant les distances et la nature du terrain.

Les expériences faites au dernier C. R. ne permettent même pas de proposer un système ; peu importe d'ailleurs celui qui sera adopté, car seul le résultat compte. Mais on voit d'emblée qu'un travail de coordination de longue haleine est nécessaire pour que deux cp. ainsi réunies constituent une véritable unité de combat.

Engagement. — Il nous paraît enfin utile de souligner, pour combattre une erreur qui semble prendre toujours plus d'ampleur, qu'engager des chass. ch. « dans les moments de crise » ne signifie nullement qu'il faut les garder en réserve jusqu'au dernier moment, pour les jeter dans le combat là où le front risque de céder. Les chass. ch. ne sont pas des chars blindés et ne peuvent en aucun cas être engagés comme engins de rupture.

On doit s'efforcer, au contraire, de prévoir à l'avance leur engagement et de leur donner le temps de s'installer.

CONCLUSION.

Les quelques réflexions qui précèdent n'ont fait qu'effleurer certains problèmes, mais elles nous permettent, pensons-nous, les constatations suivantes :

- 1^o l'engagement d'une cp. chass. ch. sans troupe d'accompagnement est exclu.
- 2^o la collaboration des chass. ch. et de l'infanterie ne s'improvise pas, mais doit être longuement exercée.
- 3^o pour être rentable, cet entraînement doit se faire dans un terrain approprié.
- 4^o il doit réunir aussi souvent que possible les mêmes unités.

La solution la meilleure à l'heure actuelle serait, à notre avis, d'attribuer à chaque cp. chass. ch. trois unités d'infanterie qui, à tour de rôle, s'entraîneraient avec les cp. chass. ch.

Deux unités seraient ainsi réunies chaque année pour le cours de cadres ; la première période de C. R. serait consacrée à l'instruction des cp. indépendamment l'une de l'autre. La deuxième période permettrait la mise au point de la collaboration et l'entraînement du « groupe de combat », qui pourrait même participer à des manœuvres à la fin du C. R.

Les cp. d'infanterie choisies à cet effet pourraient ainsi pendant deux ans consacrer leur C. R. à l'instruction de détail ou à des manœuvres comme troupe d'infanterie, dans le cadre de leur bataillon, et tous les trois ans s'entraîner au combat avec les chasseurs de chars. Nous aurions de cette manière un certain nombre d'unités plus ou moins spécialisées et habituées à ce genre de combat particulier.

Si le programme d'introduction de chars blindés dans notre armée se réalise, ces problèmes se poseront plus intensément encore, et il faudra leur trouver une solution satisfaisante. En profitant des premières expériences faites à ce jour, nous pouvons gagner un temps précieux.

* * *

Un Suisse précurseur des blindés

Comme il se doit, nous recherchons auprès d'autrui l'expérience de la guerre qui nous fait défaut pour parfaire notre défense nationale. De ce fait, d'aucuns finissent peut-être par croire que la vérité militaire ne peut nous provenir que de l'étranger et que le rôle des organisateurs de notre armée se borne à procéder au tri des doctrines et des moyens de l'étranger pour déterminer ceux qui conviennent à nos particularités et qui restent à la mesure de nos capacités.

Un tel complexe d'infériorité ne se justifie d'aucune façon. Ce serait méconnaître l'originalité de maints de nos penseurs militaires, qui ont joué et qui jouent encore un rôle important dans les progrès de la science guerrière. Rares, il est vrai, sont ceux qui, tel Jomini, acquièrent une notoriété individuelle durable. La plupart voient leur renommée s'estomper, avec les ans, dans l'anonymat de la collectivité. On ne saurait toutefois se servir du prétexte de leur effacement pour dénier l'influence souvent considérable qu'ils ont exercé en précurseurs sur les idées de leurs contemporains et sur l'évolution des armées.

Je n'en prendrai pour témoin que le système entier — si particulier — de nos milices. Son efficacité attire actuellement l'attention des grands chefs étrangers, preuve en est la cadence impressionnante à laquelle se succèdent les visiteurs de marque qui viennent l'étudier. Nul doute que leur intérêt inspirera maints principes de l'organisation militaire de leurs pays. Pourtant, nous-mêmes actuellement, nous éprouverions bien de la peine à discriminer la part qui revient à chacun des protagonistes qui contribuèrent à l'édifier. Sans nous en rendre compte, nous appliquons aujourd'hui des doctrines et des moyens qui nous paraissent appartenir au domaine public de

l'évidence et du bon sens et qui constituaient leurs théories révolutionnaires de naguère.

Parmi ces personnalités, il est bon, au moment où nous discutons de la nécessité d'amplifier encore l'arme blindée dans notre armée, que nous évoquions la mémoire d'une des plus originales, dont les thèses audacieuses firent sensation vers la fin du siècle dernier. Je veux parler du capitaine d'infanterie MEYER, ancien collaborateur aussi de notre *Revue militaire*, mort en 1927, alors qu'il était devenu colonel du génie et directeur de la section militaire du Polytechnicum.

De nos jours encore, il n'est point sans profit de méditer sa fameuse brochure sur « l'emploi des cuirassements mobiles », comme il l'avait intitulée, que la piété d'un fils a fait aboutir dans mes mains.

Ainsi que le titre l'indique, il y préconisait avec l'enthousiasme de l'apôtre l'acquisition et l'emploi de canons mobiles enfermés dans des tourelles blindées — déjà ! S'il en vantait essentiellement les avantages que la défense en retirerait par la constitution de « fronts cuirassés », il ne se faisait point faute de souligner aussi les bénéfices qui écherraient à l'offensive. Il proposait en conséquence la création, dans la place centrale de Lucerne, d'une masse mobile de réserve générale, composée de six « parcs cuirassés », selon la dénomination qu'il leur donnait. Chacun d'eux comprenait une cp. de six obusiers de 12 cm. et trois cp. équipées chacune de douze canons de 5,3 à tir rapide. Cette conception ne rappelle-t-elle pas singulièrement la composition même des bataillons mécanisés modernes avec leurs escadrons de chars lourds et légers ?

MEYER représente donc bien un des promoteurs majeurs de nos blindés actuels. Il eut malheureusement la malchance de précéder d'une génération les possibilités de la technique. Les types de canons et de tourelles blindées qu'il envisageait existaient bel et bien. Mais il s'illusionnait sur la mobilité de tels assemblages.

L'audace de ses idées se voyait en vérité trahie par l'insuf-

fisance des moyens de locomotion existants. Le moteur à explosion venait à peine de naître. L'automobile à essence en était aux timides essais de ses premiers kilomètres. MEYER, pour appliquer ses concepts, ne possédait que la seule ressource de prévoir le transport de ces engins par chemin de fer pour les longues distances, puis une traction hippomobile — ces tourelles étant montées sur roues — pour les acheminer à pied d'œuvre. Là, ils perdaient toute mobilité ; pour s'installer, ils devaient même s'enterrer partiellement. Leur liberté de manœuvre se limitait en conséquence au domaine de la stratégie ; sur le plan tactique, toute évolution leur était interdite.

La solution restait donc incomplète. Ce vice de lourdeur devait empêcher en définitive la réalisation de ces beaux projets. Le canon cuirassé mobile tel que se l'imaginait son inventeur ne vit jamais le jour.

Mais l'idée avait germé. Lentement, elle devait continuer à croître. Vingt-cinq ans plus tard, MEYER, qui vivait encore, recevait la satisfaction de la voir enfin fructifier, grâce au moteur et à la chenille, sous la forme des chars de combat qui surgirent dans la bataille de Cambrai de 1917. A vrai dire, il faudra attendre encore une fois vingt ans environ pour que les calibres de leurs pièces et l'organisation de leurs troupes correspondent grosso modo aux types d'armes et de « parcs » qu'il avait envisagés si tôt prophétiquement.

Il serait cependant fou de croire que l'action de MEYER se borna à ce rôle de visionnaire et que toute sa tentative se solda sur le moment par un échec complet. Il avait inclus dans sa thèse — pour l'étayer — une théorie extrêmement ingénieuse et malheureusement moins célèbre sur la manière de conduire le combat défensif. Avec la même prescience de l'avenir, il y prévoyait en somme toute l'évolution des procédés de la défense, ceux-là même qui s'emploient sous des formes à peine modifiées de nos jours encore. Mieux étudiée, mieux comprise et généralisée, elle eût épargné bien des hécatombes de la première guerre mondiale. On sut pourtant chez nous

reconnaître en partie la justesse des vues de MEYER pour l'organisation à cette époque de nos grandes fortifications, en particulier celles de Saint-Maurice. En renonçant à l'impossible mobilité qu'il réclamait, on incorpora à nos forteresses les genres de canons et de tourelles blindées qu'il avait choisis et on les disposa selon les principes de combat qu'il avait fixés. Si le tout depuis lors s'est démodé et fut remplacé par des moyens plus modernes, il n'en reste pas moins certain qu'il représenta sur le moment un renforcement considérable de l'efficacité de nos forts.

Mais cette image émasculée de sa conception devait constituer pour MEYER une bien maigre fiche de consolation. Savait-il déjà que l'avenir lui donnerait entièrement raison ? Que son exemple encourage donc nos chercheurs d'aujourd'hui à ne point se laisser rebuter par les difficultés du moment et par la méconnaissance de nombre de leurs contemporains. Qu'il leur donne la conviction que la puissance de la pensée créatrice peut suppléer souvent à l'inexpérience de la guerre. Les idées justes finissent toujours par faire leur chemin. Point n'est besoin que nous allions toujours les quêmander à autrui. Qu'on bannisse ici tout sentiment d'infériorité. Mainte thèse actuellement peut devenir la vérité de demain. Comme MEYER, étudions, méditons, créons. C'est le plus sûr moyen de vivifier sans cesse notre défense nationale.

Colonel NICOLAS.