

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 97 (1952)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Notes sur un engin de ravitaillement avancé de l'infanterie  
**Autor:** H.V.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-348484>

### **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:** 18.03.2025

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

de pièges automatiques selon le principe de la cellule photo-électrique (déclenchement automatique du tir d'une arme, explosion de charges, allumage d'un projectile, etc.).

Ces rayons invisibles sont émis par un « projecteur » qui « éclaire » de rayons invisibles un objet (récepteur pour les signaux, objectif quelconque à observer, miroir pour les pièges).

A la fin des hostilités, les belligérants disposaient d'appareils pour observer, de lunettes de pointage (« snooperscope » « sniperscope » et « Zielgerät » avec des portées variant de 50 m. à 1 km.), ainsi que d'appareils spéciaux pour la conduite de nuit des véhicules automobiles.

Avec les progrès que réalisera encore la science, la détection par radar et rayons invisibles deviendra toujours plus précise, avec des portées toujours plus grandes. Il est loisible d'admettre que le combattant sera forcé, à l'avenir, « d'utiliser » le terrain de nuit comme il est obligé de le faire de jour pour se terrer et se mouvoir dans les « angles morts » des radars et des détecteurs.

Major H. VY.

---

## Notes sur un engin de ravitaillement avancé de l'infanterie

---

« L'infanterie actuelle n'est pas une infanterie moderne du point de vue de ses moyens de transport ; elle a remplacé les chevaux par des moteurs et n'a guère été plus loin. »

« Le transport des armes lourdes et des munitions sur le champ de bataille n'est pratiquement pas résolu, faute pour les véhicules affectés à ces usages d'être absolument tous-terrains ; mais surtout ces véhicules sont d'un volume et d'un

encombrement tels que leur utilisation dans la zone de combat avancée ne peut être envisagée ; *le portage à bras est encore le seul procédé auquel il soit permis de recourir.* »

Ces remarques si pertinentes du général Curnier, ancien Inspecteur de l'Infanterie, introduisent l'article du colonel J. Demange paru dans la *Revue militaire d'information* sous ce titre.

La *mobilité*, caractéristique de base du fantassin, doit lui permettre de pousser son *pouvoir de choc* jusqu'au *point d'application*. Le choc, phase décisive, est précédé d'une phase préalable, le *combat à distance* caractérisé par la *puissance*.

L'armement du fantassin est un compromis entre ces deux notions contradictoires : mobilité - puissance. Armes et munitions représentent aujourd'hui un poids considérable, et s'il est vrai que des véhicules les transportent en tout ou en partie à proximité relative du lieu de leur emploi, elles finissent toujours par échouer sur le dos du fantassin au moment où le transport en devient le plus délicat à tous points de vue.

Malgré l'évolution de l'armement, le fantassin est resté un *portefaix* ; les véhicules hippomobiles qui lui sont attribués sont arrêtés à l'entrée du champ de bataille. Il en résulte le portage à dos d'homme par des chaînes de ravitailleurs. Il en résulte aussi des combattants fatigués, manquant au moment voulu de la souplesse et du mordant nécessaires. L'apparition de la « *Chenillette* » marqua un net progrès mais « c'est un moyen de Régiment, qui jette aux *abords immédiats* de la ligne de feu des chargements de munitions sérieux. Il reste aux combattants de l'avant à les passer jusqu'à *pied d'œuvre*. Et l'infanterie, alourdie par l'augmentation croissante de ses armes au détriment des voltigeurs, écrasée par la puissance du feu, enfermée dans l'ordre ternaire, a perdu *l'aptitude à la manœuvre* qui est sa seule raison d'être. » La dotation actuelle des trains de l'infanterie en « véhicules tous chemins » éventuellement « tous terrains » donne d'excellents résultats jusqu'aux approches du lieu d'emploi ; le problème reste donc presque

le même qu'avec les trains hippomobiles et le fantassin reste lourdement chargé.

La combinaison feu et mouvement (mobilité et puissance) exigerait pourtant à la fois une infanterie réunissant les qualités de souplesse et d'agileté de l'infanterie légère et les possibilités de puissance de feu et de choc de l'infanterie de ligne d'autrefois.

- On se trouve donc en présence d'un sérieux dilemme :
- infanterie puissante par son feu, mais alourdie par les munitions qu'il requiert et anémiée par le prélèvement, au détriment des combattants, des porteurs nécessaires pour alimenter ce feu ;
  - infanterie légère et manœuvrière mais limitée, quant à la puissance, à des actions fugaces.

La solution de ce dilemme n'est pas possible sans le recours à la *machine*.

La chenillette d'infanterie, comme nous l'avons vu plus haut, est un matériel puissant et coûteux, à gros rendement et qui ne fait donc pas « le détail » ; elle convient à l'échelon Régiment, éventuellement Bataillon. Ce véhicule indispensable doit « être prolongé vers l'avant par un autre véhicule qui devra accompagner le combattant de 1er échelon ». Il devra transporter tout ce dont le combattant a besoin pour vivre et combattre, remplaçant l'ancienne voiturette (charrette) tout en étant plus puissant, moins vulnérable et plus accessible.

Les qualités de l'engin seront :

- sa mobilité tactique, sa fluidité (il doit passer partout où passe le groupe de combat), sa vitesse aussi (il doit pouvoir faire la navette entre le combattant et les éléments avancés de ravitaillement puis rattraper le combattant) ;
  - sa protection (la même que celle du fantassin, donc utilisation maximum du terrain et non blindage) ;
  - sa capacité de transport (munitions, armes de remplacement et de renforcement, explosifs, havresacs du groupe).
- Le colonel J. Demange envisage ainsi l'emploi d'un engin

qu'il dénomme « *motobrel* », transportant sur l'appareil moteur le chargement de première urgence et sur la remorque, servant en même temps de siège au conducteur, les havresacs, munitions etc.

Ce « motobrel » se caractérise par la commodité de son chargement et de son déchargement (emballages genre containers), son maniement aisé et sa rusticité (un seul servant : le ravitailleur), sa mobilité stratégique (possibilité de l'atteler en remorque à un véhicule automobile), son faible prix de revient (remise de l'engin à l'agriculteur).

Le « motobrel » existe et n'est rien d'autre que la machine agricole connue sous le nom de « motoculteur », tracteur agricole de petite dimension (7 à 11 chevaux), convenant aux cultures morcelées et aux petites exploitations en général.

Muni d'un outillage spécial, le « motobrel » permettrait aussi de scier des arbres, forer des trous de mines, poser rapidement des mines enterrées, remorquer de lourdes charges sur une pente, etc.

Major H. VY.

---