

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 115 (1970)
Heft: 5

Artikel: Engagement d'une unité de réparation de chars
Autor: Feller, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-343557>

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: 15.05.2025

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

Engagement d'une unité de réparation de chars

1. Introduction

Il n'est pas dans mes intentions de traiter l'ensemble des possibilités d'engagement d'une telle unité, mais bien d'examiner comment elle soutient les artisans de troupe, affectés au premier échelon, dans la réparation des véhicules blindés.

Je rappelle que le service du matériel, qui est l'« arme » des compagnies de réparation, comprend trois échelons. Le *premier* échelon couvre toutes les subdivisions jusqu'au régiment ; son personnel — officiers, sous-officiers et soldats — est incorporé à titre individuel ou par détachements dans les états-majors et les unités combattantes ou non. Le *deuxième* échelon comprend les moyens divisionnaires, à savoir le bataillon de matériel fractionné en un état-major et des unités de types divers. Le *troisième* échelon, lui, se situe au niveau de l'armée ; il englobe plusieurs groupes de matériel également fractionnés en compagnies, dont le noyau est formé par le personnel permanent des arsenaux et des parcs d'automobiles de l'armée.

Certaines compagnies mobiles de matériel — nous sommes dans le domaine divisionnaire — sont uniquement destinées à la réparation des véhicules blindés, de leurs armes, appareils et engins. Elles ne s'occupent donc pas des véhicules à pneus. En règle générale, elles font service en temps de paix avec les régiments de chars de leur unité d'armée. L'inconvénient de ce système est que ces unités connaissent mal leur cadre technique organique.

Pour une information plus complète sur les problèmes du premier échelon des troupes mécanisées, on lira avec profit l'article du major EMG de Mulinen « La conduite du soutien dans les corps de troupe des divisions mécanisées » paru dans la R.M.S. d'août 1969.

2. Etude comparative des moyens du premier et deuxième échelon

Dans les bataillons et groupes, parfois dans les régiments, les moyens du premier échelon sont répartis en un échelon de soutien avancé nommé ESAVA et en un échelon de soutien arrière nommé ESARI.

Le premier échelon exécute les réparations dont la durée ne dépasse pas 8 à 12 heures. Le temps court dès l'instant où un matériel ne fonctionne plus. Il prend fin au moment où le même matériel est de nouveau prêt à l'emploi.

Pour atteindre ce but bien fixé par le temps, il importe que les corps de troupe soient techniquement largement dotés. J'énumère, pour citer un exemple, les moyens du premier échelon des deux bataillons du régiment de chars.

Le bataillon de chars a une centaine d'hommes des troupes de réparation, lesquels disposent d'une douzaine de véhicules, tels que camions-atelier, camion-grue, camions de pièces de rechange et chars de dépannage.

Le bataillon de grenadiers de chars a près de quatre-vingts hommes des troupes de réparation, lesquels disposent de huit véhicules, tels que camions-atelier, camion-grue et camions de pièces de rechange.

Le « panachage » de ces deux corps de troupe ne pose pas, en ce qui concerne leur soutien, de problèmes particuliers.

Le deuxième échelon exécute les réparations dont la durée est inférieure à 36 heures. Le temps est compté à partir du moment où un matériel est pris en charge par la compagnie mobile de réparation jusqu'au moment où il est prêt à quitter celle-ci.

La compagnie mobile de réparation est fractionnée en une section de commandement, plusieurs sections de réparation de chars (chars, chars légers et chars de grenadiers) et une section de dépannage. La section de commandement gère le stock des pièces de rechange. Chaque section de réparation de chars est équipée pour soutenir un corps de troupe déterminé. Elle peut être engagée d'une manière indépendante. Son effectif est d'une trentaine d'hommes disposant de 3 ou 4 camions. Quant à la section de dépannage, forte d'une vingtaine d'hommes, elle a un parc de 12 véhicules, à savoir des remorqueurs de 2 à 35 tonnes et des remorques surbaissées de 2 à 50 tonnes.

La formation des artisans de troupe du premier et du deuxième échelon est pratiquement la même. Toutefois, le personnel du premier échelon appartient exclusivement à l'élite, alors que celui du deuxième échelon appartient en partie à l'élite, en partie à la landwehr.

En ce qui concerne l'effectif, il faut souligner que le premier échelon a trois fois plus d'hommes que le deuxième échelon, ce qui montre

l'appréciation faite du volume des petites réparations par rapport à celui des réparations plus importantes.

Les matériels des deux échelons sont quelque peu différents. Ceux du premier sont plus simples, moins divers. Ceux du deuxième couvrent une gamme plus complète s'étendant à la réparation des appareils de transmission.

La différence essentielle qui distingue les deux échelons de réparation est leur mobilité respective, grande pour le premier, réduite pour le deuxième. La mobilité du premier échelon est adaptée à celle de la troupe combattante à laquelle il appartient. La mobilité du deuxième échelon est suffisante pour permettre de réaliser un effort principal dans le cadre du soutien divisionnaire, d'en adapter les effets, et ce également au point de vue de l'autonomie.

3. Principes d'engagement d'une compagnie mobile de matériel

Une telle unité a pour mission principale de réparer les chars. Mais elle doit être en mesure de garder constamment son stationnement, voire de le défendre temporairement. Il va de soi que sa capacité technique sera inversement proportionnelle à l'ampleur de ses tâches tactiques. Le stationnement d'une compagnie mobile de matériel doit être judicieusement choisi. Il sera suffisamment vaste pour contenir, le cas échéant, une douzaine de chars, outre les matériels organiques. Les routes qui permettent d'y arriver doivent pouvoir supporter une charge de 110 tonnes.

Une compagnie mobile de matériel en plein travail a besoin de 6 heures de préparation à la marche avant d'être en mesure de faire mouvement. Après un déplacement, elle a besoin de nouveau de 6 heures de préparation pour atteindre son rendement optimum.

Je dois préciser qu'une compagnie mobile de matériel ne peut remorquer plus de 4 chars à la fois. Il lui faudra donc effectuer parfois plusieurs allées et venues d'un lieu à l'autre pour amener à son nouveau stationnement les chars devant être réparés. Des déplacements inférieurs à vingt-cinq kilomètres ne sont pas une entreprise rentable.

La capacité de transport d'une section de dépannage est appréciée de la manière suivante : le chargement d'un char sur une remorque et son déchargement durent une heure chacun ; les remorques roulent, char-

gées à dix kilomètres, à vide à vingt kilomètres à l'heure ; il faut donc quatre heures pour transporter un char sur une distance de vingt kilomètres ; les transports se faisant de nuit, on peut admettre qu'un remorqueur peut déplacer deux ou trois chars par vingt-quatre heures ; les quatre remorqueurs de l'unité peuvent, en conséquence, déplacer une douzaine de chars par vingt-quatre heures.

La capacité de travail d'une section de réparation est appréciée de la manière suivante : cinq hommes peuvent travailler en équipe sur un seul char ; la section peut donc réparer simultanément cinq chars dont la remise en état est en moyenne de quinze heures (rendement maximum) ; force est d'admettre toutefois un rendement moyen de quatre chars par vingt-quatre heures ; la compagnie à trois sections répare donc 12 chars en vingt-quatre heures. Il est intéressant de constater que, dans ces conditions, la section de dépannage aura quelque peine à suivre ce rythme.

A l'intérieur des sections de réparation, les tâches sont diverses et touchent simultanément ou successivement :

- la livraison de pièces de rechange à la troupe, soit par leurs propres réserves, soit par celles du troisième échelon ;
- le remorquage de chars immobilisés à partir de la zone de combat, soit sur leurs stationnements, soit directement sur les emplacements du troisième échelon ;
- la réparation des chars, de leurs armes, appareils et engins, réparation ne pouvant être faite par le premier échelon en raison de la durée qui est supérieure à douze heures ;
- la remise au troisième échelon des chars défectueux, non réparables dans un délai de trente-six heures par une compagnie mobile de matériel ;
- l'envoi d'équipes mobiles de réparation dans la zone de combat pour y remettre en état les chars endommagés.

L'envoi d'équipes mobiles de réparation dans la zone de combat répond à la demande d'un bataillon mécanisé, dont les artisans ne peuvent assumer momentanément toutes les réparations du premier échelon. En règle générale, les équipes mobiles représentent l'effectif d'une section de réparation disposant de deux camions de pièces de rechange.

Il est des exceptions à cette règle générale. Le détachement formé d'équipes mobiles peut être confié à un sous-officier, qui ne prend avec lui qu'un seul assortiment de pièces de rechange. Le détachement formé d'équipes mobiles peut aussi avoir un caractère ad hoc prononcé afin de mettre à la disposition du premier échelon les spécialistes qui lui manquent, à savoir des mécaniciens de stabilisateurs, des électriciens de chars et des mécaniciens d'appareils de transmission. Ces subordinations sont préparées avec soin, tant en ce qui concerne le personnel que l'emploi commun du matériel de corps.

Lorsqu'un régiment de chars a une mission indépendante, de longue durée et dans un secteur isolé, il est judicieux de lui subordonner toute une compagnie mobile de matériel. Dans ce cas, le commandant de régiment doit savoir qu'une telle unité :

- peut et doit réparer d'autres matériels que ceux de son propre régiment (en particulier ceux du bataillon d'exploration divisionnaire) ;
- n'a pas la même mobilité et la même vitesse que les éléments organiques de son corps de troupe ;
- peut et doit rester à l'échelon régimentaire, son incorporation à un ESARI bataillonnaire ne se justifiant pas.

4. Conclusion

La différence entre le premier et le deuxième échelon réside moins dans leurs qualités techniques respectives que dans leurs aptitudes également respectives à la mobilité.

Le deuxième échelon, moins mobile, est donc nécessairement désigné pour effectuer des travaux d'une envergure plus grande exigeant un volant plus grand de pièces de rechange.

Les compagnies mobiles de matériel appartiennent normalement aux zones de soutien divisionnaires. Leur mission première est de ravitailler le premier échelon en pièces de rechange. Elles peuvent, nous l'avons vu, détacher temporairement des équipes mobiles allant jusqu'à la section dans la zone de combat. Leur subordination à un régiment de chars doit être considérée comme un cas particulier.

Dans la planification de l'engagement des compagnies mobiles de matériel, les états-majors supérieurs doivent leur accorder les six heures

qui leur sont nécessaires pour se préparer à faire mouvement et, en fin de mouvement, les six heures qui leur sont nécessaires pour atteindre leur plein rendement.

Ces mêmes états-majors doivent comprendre qu'il est inutile de déplacer des compagnies mobiles sur des distances inférieures à vingt-cinq kilomètres et sur des axes d'une capacité de charge inférieure à 110 tonnes. Ils leur attribueront en outre des stationnements susceptibles d'abriter une cinquantaine de véhicules lourds par unité.

Capitaine R. FELLER

