

Exercices de compagnie ZIPPO

Autor(en): **Haller, Xavier de**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2011)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-514584>

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.



Le cap de Haller, devant la 17/2, lors de la prise de l'étendard.

Toutes les photos © Bat chars 17.

Cp chars 17/2

Exercices de compagnie ZIPPO

Cap Xavier de Haller

Cdt cp chars 17/2

Le 17 décembre 2010, nous avons quitté l'Ajoie alors qu'elle était vêtue de sa parure hivernale. En août 2011, c'est dans des conditions climatiques radicalement différentes que le bat chars 17 a retrouvé la place d'armes de Bure. Le soleil, la chaleur et la poussière ont remplacé le froid, la neige et la boue. Ce qui est demeuré inchangé : la motivation de la troupe et la qualité de l'instruction.

Durant ce mois de cours de répétition, le bat chars 17, toutes compagnies confondues et sans compter l'exercice de bataillon LARGO, a effectué quarante-huit exercices de compagnie. Le nombre d'exercices de compagnie prend toute sa dimension lorsque l'on sait que ces exercices se sont déroulés sur seulement cinq journées d'instruction, malgré les servitudes des nombreuses visites et l'introduction du *Leo WE*, sans compter les exercices de section ni de bataillon. Lors de la seconde semaine du CR, en rythme de croisière, la compagnie de chars a ainsi pu effectuer 8-9 exercices et la compagnie de grenadiers de

chars renforcée 6 - le tout entre 09h00 et 19h00. Voilà qui fera taire la rumeur qu'un cours de répétition n'est rien d'autre que trois semaines de vacances aux frais du contribuable !

Dans les paragraphes qui suivent nous allons brièvement présenter le déroulement standard d'une journée d'exercice de compagnie lors du CR 2011. Nous présenterons ensuite quelques enseignements que nous avons pu tirer de ces exercices, notamment en matière de franchissement des passages obligés.

Une journée d'exercices

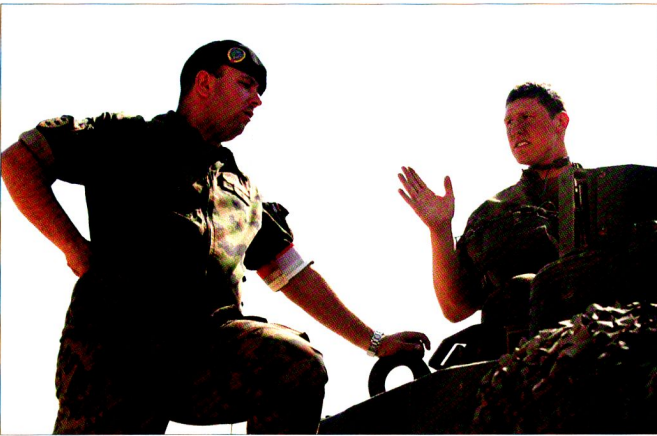
Chaque journée d'exercice commence par une phase de préparation au combat au cours de laquelle la troupe vérifie l'aptitude à l'engagement de ses armes et ses véhicules. La préparation des cadres, c'est-à-dire le rapel des bases tactiques et la donnée d'ordres, a été effectuée antérieurement, en général le soir précédent. Lorsque

Les équipages sont impatients de trouver leurs (nouvelles) montures : poussée depuis Le Rondat vers Haut-du-Mont.





Une section de chars de la 17/2 a été engagée pour permettre à la 17/3 de former une véritable compagnie d'avant-garde.



Le cap Barca -directeur d'exercice- et le cap de Haller : débriefing à l'issue d'un «n-ième» exercice de compagnie.



22 août, exercice ZIPPO 1 : Le lieutenant Hutmacher, chef OPFOR, présente au directeur d'exercice son intention pour une embuscade, sur une maquette de terrain.



Le cap Pascal Beth -ombre du commandant- avec la tablette MTF permettant de diriger les exercices dans le terrain.

la troupe est prête, le directeur d'exercice fait une introduction à l'exercice qui a pour but de rappeler les prescriptions de sécurité, de fixer les buts et les critères de succès, enfin de donner la situation générale de l'exercice. Une fois l'introduction terminée, la compagnie se met en place pour l'exercice. Si le temps le permet, ce déplacement est mis à profit pour exercer la formation. Simultanément, la troupe qui simule l'adversaire (OPFOR) prend position selon les ordres de la direction d'exercice. Lorsque les deux parties sont prêtes, l'exercice peut commencer. Au cours de la journée, la compagnie exercée répète plusieurs fois le même exercice, mais sur différents secteurs, contre différents « plastrons » de l'OPFOR, afin de créer de nouveaux dilemmes.

Chaque déroulement peut être suivi par le système de simulation SIMUG, qui permet d'enregistrer les déplacements des véhicules et des hommes, ainsi que les conversations radios. 3-4 déroulements peuvent avoir lieu le matin. Les critiques intermédiaires ont lieu par radio ou à l'échelon de conduite (EAVC). L'après-midi, 4-5 nouveaux engagements nous amènent à 19h00, heure du repas.

Au terme de la journée, le gros de la troupe est engagée à la maintenance des armes et des engins (SPJ), qui est contrôlée par l'équipe du S4 entre 22h00 et 23h00.

Les cadres, eux, assistent à une AAR détaillée, qui dure 45 à 60 minutes. A la suite de celle-ci ont lieu les préparatifs et les données d'ordres pour les exercices du lendemain.

Les enseignements

Le thème principalement exercé a été l'attaque d'une formation mécanisée. Un effort principal a été porté sur le franchissement des passages obligés, qui peuvent être aisément barrés par l'adversaire. La difficulté de franchir ces passages obligés pour une formation de chars réside dans le fait qu'il est difficile, en raison de la courte distance, d'engager les moyens d'observation et l'armement principal. En outre, l'adversaire qui barre bénéficie de nombreux couverts.

Grâce aux multiples exercices de compagnie réalisés durant le cours 2011, les chefs des différentes formations engagées ont pu s'apercevoir des problèmes qui peuvent se poser lorsqu'il s'agit de franchir un passage obligé. Nous allons tenter d'en résumer les principaux points dans les lignes ci-dessous.

La poussée d'une formation mécanisée, qu'elle soit composée de chars ou de grenadiers de chars, doit être coordonnée avec les moyens d'exploration afin de pouvoir adapter sa progression à l'image de l'adversaire. En effet, l'exploration peut permettre aux formations de combat une poussée plus rapide ; elle évite aux grenadiers de devoir débarquer et ainsi perdre beaucoup de temps.

En outre, la coordination avec les autres unités qui poussent dans le même fuseau ou dans un fuseau parallèle doit être assurée. La question se pose lorsqu'il s'agit de faire intervenir des grenadiers ou des sapeurs. Etablir et maintenir ces liaisons n'est pas simple, et passe souvent par l'un ou l'autre canal du bataillon.

A cela s'ajoutent deux problèmes essentiels, qui surgissent lors du franchissement d'un passage obligé, où la présence de l'adversaire est probable. En premier lieu, la vulnérabilité des chars dans les flancs et à courte distance. Pour diminuer ce risque, il faut paradoxalement rouler plus vite, se couvrir mutuellement et choisir des itinéraires inattendus - par exemple, à travers la forêt, ou en dehors des routes/pistes. Il faut également assurer l'observation et un feu de neutralisation au moyen des mitrailleuses de coupole et/ou coaxiales. Au besoin, un feu de couverture préventif ou un feu de couverture indirect s'avèrent utiles.

Le second problème constaté est que si l'entrée dans le passage obligé sous le couvert d'un appui feu direct ne pose pas ou peu de problèmes, la sortie est en revanche plus périlleuse. En effet, la force d'une unité de chars est sa grande puissance de feu vers l'avant. Or, lorsqu'une compagnie de chars sort d'un passage obligé, elle est *de facto* canalisée et ses éléments sortent de manière échelonnée. Plusieurs exercices ont démontré qu'il est aisé pour l'adversaire qui barre la sortie d'un passage obligé de combattre les chars qui en débouchent. Pour parer à ce dilemme, deux solutions peuvent être envisagées.

Tout d'abord, il est essentiel que les chars sortent avec un maximum de puissance de feu vers l'avant et en force. Pour ce faire, il faut donc tenter de coordonner au mieux la sortie en masse des blindés. L'inconvénient est que l'on risque de créer un regroupement de véhicules dans un espace restreint, ce qui en fait un but rentable pour l'artillerie adverse. Il s'agit ainsi de trouver un juste équilibre entre la concentration des forces et la maintien du dynamisme de l'action.

De plus, il est essentiel d'assurer un appui de feu indirect à la compagnie qui débouche d'un passage obligé, afin de forcer l'adversaire à abandonner ses positions préparées, ou au pire à rester à couvert.



ZITADELLE : Défilé devant le commandant de brigade, à Nalé.



Le passage en force à Combe-la-Casse a été «drillé» avec succès.

Pour conclure, il me semble important de souligner encore une fois la qualité et l'intensité des exercices que nous avons vécus. Tout a été entrepris afin d'optimiser le nombre de déroulements, en gardant toujours à l'esprit une volonté d'économiser le carburant.

Une bonne planification, de l'imagination et la volonté de trouver des solutions ont jugulés les effets de certaines mesures d'économie décidées par des politiciens qui ne prennent que trop rarement le temps de connaître et comprendre les objets de leurs décisions.

Enfin, je tiens à souligner que le respect des prescriptions de sécurité a toujours été un objet d'attention de tous les instants, pour tous les cadres du bataillon. Un niveau élevé de sécurité est la première composante d'une bonne instruction et, partant, un élément indispensable à la réussite de la mission.

X. d. H.

La compagnie BRAVO, au complet.

