

La vélocipédie militaire, son rôle et son emploi : "La vitesse sera ton salut" [suite]

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **38 (1893)**

Heft 12

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-337095>

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

XXXVIII^e Année.

N^o 12.

Décembre 1893.

La vélocipédie militaire, son rôle et son emploi¹.

« La vitesse sera ton salut ».

(Suite)

Service des renseignements.

Voyons un peu ce que peut faire le vélocipédiste d'état-major employé au service des renseignements sur l'état de viabilité des routes, un point essentiel dans les grandes opérations stratégiques. Un général en chef y regardera à deux fois avant d'engager tout un corps d'armée sur une route inconnue, je dis inconnue parce qu'une route connue, peut-être bonne en temps ordinaire, ne vaudra peut-être plus rien en temps de guerre; cela dépendra d'une part des circonstances: les hostilités commencées, les pluies qui ont fatigué la route, les charrois d'artillerie qui l'ont défoncée. Il sera de toute importance pour un chef de connaître l'état de viabilité de la route qu'il veut prendre, et cela à une certaine distance en avant. Croyez-vous que le vélocipédiste ne rendra pas d'immenses services s'il peut en peu de temps fournir un rapport exact sur l'état de la route et dire: à 20 ou 30 kilomètres d'ici, la route est défoncée sur un parcours de 3 kil., et ne peut plus supporter le passage des voitures, le pont sur tel ou tel cours d'eau a été emporté, etc.

En 1870, il y a eu chez les Français des moments de grand désarroi par manque de renseignements; des embarquements faits d'une façon pitoyable, parce qu'avant de monter en train, on ne savait pas encore où l'envoyer, ni à quoi étaient destinées les troupes qu'il contenait. Ce qui a fait la force des Allemands, c'est qu'ils avaient un service de renseignements admirablement fait; lors de l'investissement de Paris, ils ont su utiliser toutes les routes pavées pour faire arriver leur lourd matériel de

¹ Voir notre numéro du 13 novembre 1893.

siège. Chez les Français, l'ignorance les a conduits à des erreurs qui peut-être n'ont pas été sans conséquence sur les suites de la campagne.

Après la bataille de Borny, trois corps d'armée étaient engagés sur une route impraticable et durent rester pendant 48 heures au mont Saint-Quentin, ce qui ne serait pas arrivé s'ils avaient connu leurs routes; ces 3 corps d'armée au lieu d'être obligés de se jeter dans Sedan pour aboutir à la défaite, auraient rejoint les dépôts de Châlons et se seraient repliés sur Paris où ils se réunissaient aux 300,000 soldats de la capitale. Eh bien, cette faute a été commise parce qu'ils ne connaissaient pas l'état de viabilité des routes; leur service de renseignements n'était pas organisé; avec des vélocipédistes engagés sur plusieurs chemins un état-major saura au bout de quelques heures lequel il devra prendre et n'aura plus d'indécision. Ceci nous montre que seul le vélocipédiste militaire peut être employé pour faire une reconnaissance de route sur une distance de 50 à 80 kilomètres ou plus, tandis qu'un cheval ne pourra jamais faire une pareille étape sans repos et sans prendre de nourriture. L'armée victorieuse sera celle qui sera le mieux et le plus rapidement renseignée sur l'état de viabilité des routes, ainsi que sur les mouvements de l'ennemi.

Service de destruction.

Les vélocipédistes militaires sont encore appelés à jouer un rôle dans le service de destruction des ponts, des voies de communication diverses, des lignes télégraphiques, etc. Dans ces cas, ils agiront non plus isolément, mais de nouveau par petits groupes, afin de pouvoir se prêter mutuellement appui et dépendront entièrement du commandant en chef. On choisira les hommes destinés à cette tâche parmi ceux doués d'une grande vitesse et parmi les plus intelligents.

Le vélocipédiste pourra être désigné pour accomplir une destruction sommaire à grande distance; faire sauter une route en corniche, un pont, au moyen de mines placées à l'avance. Il pourra être désigné pour détruire une ligne télégraphique. Dans ce cas il sera muni d'une pince coupe-fils et aura soin de relier les bouts coupés avec une ficelle afin de rendre les recherches plus difficiles. Il pourra être

appelé à faire dérailler un train ; une simple clef anglaise qu'il porte dans sa sacoche lui suffira, il n'aura qu'à déboulonner les éclisses qui relient les rails entre eux et faire dévier la partie opposée à celle où le train doit venir. Ce procédé est souvent préférable à l'emploi de la dynamite lorsqu'il faut opérer à proximité ou en dedans des lignes de l'ennemi entre le passage de deux trains. Il sera préférable d'opérer dans les déblais que sur les remblais ; dans ce dernier cas, le mal sera plus grand pour les hommes, mais dans le premier, les deux voies seront encombrées. On instruira les vélocipédistes sur la manière de détruire les appareils de changement de voies, les signaux, etc., dans les grands plateaux ils détruiront les réservoirs d'approvisionnement d'eau pour les machines.

Le vélocipédiste à l'intérieur de l'armée.

Jusqu'ici nous nous sommes principalement occupés des services du vélocipédiste en première ligne. Il s'agit de voir quelle sera son utilité à l'intérieur des subdivisions d'armée, c'est-à-dire en arrière des brigades de cavalerie où il existe un service très actif : 1° de transmission des ordres du commandant et des rapports des inférieurs pendant la marche ; 2° de la transmission de ces rapports à l'étape quand les troupes sont en état d'arrêt.

La transmission des ordres, rapports et renseignements le long de la colonne est des plus importants et des plus fatigants si l'on considère la distance qui séparera la pointe d'avant-garde de la queue du train d'armée (nous ne parlons pas de la distance entre l'avant-garde et les détachements de cavalerie qui la précèdent, puisque nous en avons fait l'objet d'une étude à part).

Supposons que nous ayons 2 corps d'armée marchant l'un derrière l'autre, ceci n'est pas admis ordinairement, mais aujourd'hui, avec les effectifs démesurés que l'on devra probablement mettre en ligne dans la prochaine guerre, le cas peut se présenter. La colonne serait alors longue de 40 à 50 kilomètres, et il deviendrait difficile d'assurer le service de transmission des ordres sans le concours des vélocipédistes. Ce service est éreintant pour les chevaux qui, à part l'étape, ont ainsi un va-et-vient continu à une allure vive, le long de la colonne. Non seulement les

hommes et les bêtes sont abimés, mais l'on prive les escadrons d'un grand nombre de combattants dont on aura toujours plus besoin avec les difficultés croissantes du service de sûreté de l'avenir.

Ceci a une importance capitale, surtout chez nous, où, je le répète, la cavalerie est si peu nombreuse. Nous ne voulons pas dire qu'il faudra dans ce service mettre absolument de côté le cheval; il y a des cas dans lesquels on emploiera celui-ci de préférence au vélocipédiste, mais nous sommes certains que la combinaison du cheval avec la machine donnera des résultats supérieurs à ceux obtenus jusqu'à présent.

Transmission des ordres et des rapports à l'étape.

Si le service que nous venons de décrire a une grande influence sur les résultats d'une entreprise, le service qui va nous occuper maintenant n'est pas moins important. Ce n'est qu'une fois la journée de combat terminée que commencera le service des rapports à l'étape, où les troupes ont à rendre compte à leur chef des événements de la journée et à recevoir les ordres pour le lendemain. Il serait trop long d'énumérer ici l'infinité de rapports et de renseignements de tous genres qui devront être transmis le plus souvent dans la nuit.

Il ne faudra pas compter sur le télégraphe qui n'existera pas dans la marche offensive, et qui dans la défensive ne pourra pas répondre aux exigences de la situation.

Le général en chef sera quelquefois en relation télégraphique avec ses commandants de corps d'armée, mais c'est tout. Il devra en effet attendre qu'il ait reçu des nouvelles de tout son monde, examiner la situation, prendre une résolution et seulement alors il pourra envoyer ses ordres aux intéressés: chefs de brigade, commandant d'artillerie, de cavalerie, de génie et d'administration, qui à leur tour devront donner des ordres spéciaux et détaillés à leurs subordonnés.

Nous savons par expérience que dans nos grandes manœuvres, les ordres n'arrivent généralement qu'au milieu de la nuit aux destinataires, même lorsqu'on arrive de bonne heure à l'étape, et que l'on peut généralement supprimer l'imprévu et les accidents qui arriveront en campagne

tant que les ordres ne sont pas reçus, il n'y a pas de repos ni pour les hommes, ni pour les officiers commandants des petites unités, lesquels sont déjà occupés par une foule de menus détails.

Une troupe en campagne peut se trouver en trois états : en marche, au repos et au combat ; l'issue du combat peut être compromise si les troupes engagées n'ont pas eu leur repos et par conséquent marchent mal et arrivent au feu exténuées. C'est pour cela que les états-majors devront employer le moyen le plus rapide et le plus pratique à la transmission des ordres : ici le vélocipédiste devra être employé de préférence au cheval, car tout en ayant une vitesse supérieure, il est moins exposé que ce dernier aux accidents de nuit ; au moyen de sa lanterne, il peut plus facilement se reconnaître dans les villages et trouver les destinataires des plis dont il est chargé.

Un vélocipédiste arrêté peut aussi se reposer ; tandis qu'un cheval qui reste sellé et paqueté à attendre les ordres pendant quelque temps se fatigue, même à l'écurie ; de même qu'un fantassin qui ne peut pas poser son sac, se fatigue, quoique étant immobile.

Nos chefs de régiments ne se plaindront sans doute pas d'avoir à leur disposition quelques vélocipédistes pour faire le service si rempli des rapports, une fois arrivé à l'étape. Ils pourront mieux utiliser l'officier adjudant pendant l'action sachant qu'ils auront le soir des vélocipédistes pouvant facilement fournir plusieurs petites étapes de 10 à 15 kilomètres chacune.

Services de l'arrière.

Les services de l'arrière ont pour buts principaux le ravitaillement des troupes en vivres, munitions, etc., l'évacuation des blessés, des prisonniers et de tout ce qui peut gêner la marche en avant, le service des postes, la protection des voies de communication, des lignes télégraphiques le service d'éclaireurs de l'arrière, etc.

Les troupes chargées de ce service sont occupées entre autres dans des stations appelées : Stations têtes d'étape de guerre, qui sont le point de jonction des différentes voies ferrées ou autres venant de l'intérieur, ou des différents points pourvoyeurs de vivres, etc,

C'est de ces centres « terminus » que l'on dirige les colonnes de ravitaillement par voie de terre ; c'est par la même voie que passera le continuel va-et-vient des vivres, munitions, malades, blessés, prisonniers, etc., et que passeront aussi toutes les correspondances avec l'intérieur du pays. L'autorité dirigeant les services de l'armée ne disposera guère que de quelques troupes d'infanterie (Lanstorm) de peu ou point de cavalerie, elle sera ainsi dépourvue de moyens rapides de communication. Les vélocipédistes pourront alors remplacer la cavalerie absente avec une supériorité d'autant plus grande qu'ils n'auront à circuler que sur des routes connues. C'est là que les vélocipédistes du landstorm trouveront leur emploi tout marqué.

Dans le cas d'un investissement, ils devront toujours circuler par groupe de 2 à 3 hommes et seront sérieusement armés ; ils parcourront le pays ennemi pour reconnaître et découvrir les ressources disponibles sur place. Pour cet effet, ils devront visiter les villages, les maisons, afin d'y découvrir les vivres toujours plus ou moins dissimulés par les habitants.

Service des avant-postes.

Il est un service auquel le vélocipédiste peut encore être appelé à concourir, nous voulons parler des avant-postes, service rendu de plus en plus difficile depuis l'introduction des armes à longue portée et de la poudre sans fumée et à faible détonation. Les avant-postes seront dorénavant plus souvent exposés aux surprises de jour et de nuit, ce qui nous obligera de les éloigner de plus en plus des troupes qu'ils couvrent, afin que celles-ci puissent prendre leurs dispositions pour le combat en cas d'attaque audacieuse. Les éloigner, c'est empêcher le bruit du combat de parvenir en arrière, de sorte qu'il n'y aura pas de sécurité possible pour les troupes au repos, si les grand-gardes ne disposent pas de vélocipédistes ou de cavaliers capables de transmettre rapidement leurs observations en arrière.

Divers.

Nous ne mentionnerons qu'en passant l'emploi éventuel du vélocipédiste dans les compagnies de télégraphistes, dans la télégraphie optique, dans le service des signaleurs

dans les places fortes et dans la guerre de siège, ces divers services n'ayant atteint chez nous qu'un cercle de développement assez restreint.

Armement, Habillement, Equipement.

L'armement dépend du genre de service auquel on affectera le vélocipédiste; si celui-ci est destiné au service d'éclaireur (soit avec l'infanterie ou la cavalerie) au service de destruction ou à n'importe quelle opération à proximité des lignes ennemies, nous estimons qu'il devra être armé d'une carabine à répétition d'un modèle court et léger, pouvant s'arrimer solidement au corps de la machine tout en étant capable d'être facilement décroché. Du reste, c'est à cette manière de voir que se rattachent les Français qui viennent de prescrire pour leurs vélocipédistes le port de la carabine de cavalerie nouveau modèle en place du revolver employé jusqu'à présent.

Je crois qu'un éclaireur vélocipédiste armé du revolver ferait bien mauvaise mine s'il venait à rencontrer une patrouille ennemie, tandis qu'avec une bonne carabine, il aura vite fait de se jeter derrière une haie, ou d'appuyer son arme sur la selle de sa machine pour diriger un tir rapide et précis contre ses adversaires. Pour tout autre service en dehors de la ligne de contact, le revolver constituera un armement pratique et suffisant. Le port du sabre-baïonnette est inutile, même encombrant; le poignard que nous donnons à nos vélocipédistes est beaucoup moins gênant, et s'il est inutile, il donne à l'homme un aspect militaire, but visé par nos autorités.

Dans l'habillement, il est de toute importance de ne pas perdre de vue que le vélocipédiste n'est ni fantassin, ni cavalier, et que s'il doit compter sur sa qualité maîtresse, la vitesse, il doit être vêtu de manière à posséder la plus grande aisance dans ses mouvements. Il serait contraire à tout bon sens de vouloir lui faire porter un uniforme lourd et gênant, dans l'unique but de lui donner un air martial, il faut s'en tenir à un juste milieu, ce que nous aurons à peu près fait chez nous avec les modifications prévues par l'assemblée tenue à Berne ce printemps.

Le képi me paraît cependant un peu lourd et nécessite l'emploi de la mentonnière qui est gênante pour un cycliste. Le linge de corps sera autant que possible de laine.

Le vélocipédiste sera muni d'une boussole, de cartes, crayons, carnet, d'une clef anglaise, de cisailles, d'un marteau, suivant le but auquel on le destinera.

Donc la machine la seule possible, est la bicyclette à cadre munie d'anneaux de caoutchouc creux d'au moins 32^{mm} de section, à la roue de derrière.

Conclusions.

Instruction. — L'instruction comprendra l'école de conduite et les exercices d'entraînement, des cours de topographie appliquée à la vélocipédie militaire, connaissance et agrandissement des cartes, points à reporter et à indiquer en rouge sur une carte, sur lesquels on peut tendre une embuscade ou desquels on peut avoir un aperçu du terrain, exécution de croquis avec perspective, pris de pied ferme et de machine, levés de terrain de mémoire, pratique de signaux et détermination de points invisibles dans l'obscurité, mesure des angles horizontaux en se repérant.

Les vélocipédistes de 1^{ra} classe seront spécialement destinés au service de renseignements, de reconnaissance et d'éclaireurs ; ils seront les vrais auxiliaires de la cavalerie de découverte, et posséderont un degré d'instruction supérieur. Ils devront être capables de parcourir une moyenne de 20 kilomètres à l'heure pendant 5 à 6 heures consécutives et de fournir un total journalier de 100 à 150 kilom.

Les hommes appartenant à la 2^e catégorie seront spécialement affectés au service d'estafettes et d'ordonnances ; leurs connaissances topographiques seront moins développés, il leur suffira de savoir lire une carte, faire un rapport, de connaître l'organisation militaire. On se contentera de leur demander 75 à 100 kilomètres par jour et une moyenne de 15 à 20 kilomètres pendant 2 ou trois heures seulement.

Il sera alors nécessaire de faire subir aux candidats au corps vélocipédique une épreuve de vitesse et un examen sur les branches ci-dessus mentionnées afin de pouvoir leur donner dès les débuts l'instruction qui appartiendra à leur catégorie.

Je termine cette petite étude, fort incomplète du reste, en souhaitant que nos prochaines grandes manœuvres permettent à nos corps de vélocipédistes naissants de se

signaler dans de nombreuses et importantes occasions, afin de justifier la confiance que nos autorités militaires ont montrée en le créant.

J'espère que notre état-major ainsi que nos chefs de troupes chercheront à étendre le champ d'action du vélocipède, (jusqu'ici limité au service d'estafettes) par des expériences pratiques dans les divers services qui peuvent avoir besoin de son concours.

Je rappelle à tous les cyclistes que la pratique du vélocipède, qui constitue pour eux une récréation en temps ordinaire, deviendra au service militaire une tâche rude, quelquefois pénible et à laquelle ils devront vouer toute leur force et leur intelligence, afin de contribuer d'une manière puissante à l'avancement de la vélocipédie militaire dans notre armée.¹



La balle tubulaire (ou creuse) Hebler-Krnka.

On sait qu'un intérêt scientifique de plus en plus vif s'attache à tout ce qui concerne l'armement nouveau de l'infanterie dans les diverses armées du monde civilisé. Cela nous engage à faire connaître à nos lecteurs la substance principale des vues émises par M. le professeur Hebler sur la double question de la réduction du calibre et du perfectionnement de la munition, bien que cette question, en ce qui concerne le calibre, soit définitivement et parfaitement résolue par notre récent modèle de fusil.

Outre ses deux volumes connus, cet éminent technicien a publié dans les Nos 32, 36 et 42 de 1892 de l'*Allg. Schw. Milit. Zeitung* des articles traitant des meilleures formes de la balle (à base plate et pointe ogivale, ou balle ogivale aux deux bouts avec un disque conducteur à la base) et de la portée des fusils, et l'on a pu lire dans notre dernier numéro un autre article de M. le professeur Hebler sur le fusil-miniature Krnka, qui, tout en ayant quelque allure de réclame industrielle, ne manquait pas de mérite technique.

¹ Mémoire de M. le lieut. *Despland*, primé au concours.

(Réd.)