

Le cyclisme militaire en Italie

Autor(en): **Fonjallaz, Arthur**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **50 (1905)**

Heft 9

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-338328>

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 CYCLISME MILITAIRE EN ITALIE

Planches XXIX et XXX.)

Le cyclisme, en général, a fait en Italie des progrès remarquables, principalement dans les dernières années. Il était évident que l'armée devait rapidement en prendre une bonne part et que les troupes les plus mobiles — les bersaglieri par exemple — y trouveraient un champ d'activité tout indiqué.

En recherchant quels furent les premiers essais, nous voyons dans un article du capitaine Regazzi (*Rivista militare* du 16 avril 1902) que l'armée a commencé à utiliser le vélocipède en 1875 pour la transmission de la correspondance entre les états-majors.

C'est bien à l'armée italienne qu'appartient l'idée première de l'emploi militaire du vélocipède. Quand la bicyclette remplaça le vélocipède, elle prit place dans le matériel de mobilisation des états-majors. Son emploi fût définitivement réglé par l'*Istruzione sul servizio ciclistico militare* du 23 juin 1897 émanée du général Pelloux, ministre de la guerre. Ce règlement a été remplacé le 20 avril 1903 par l'*Istruzione sul servizio ciclistico presso i comandi, corpi e servizi del R. Esercito*.

Jetons un coup d'œil sur les essais multiples faits entre temps et qui ont amené la constitution d'unités spéciales, à côté des éléments prévus pour les différents états-majors.

Dès 1896, commencèrent des expériences de subdivisions cyclistes à l'effectif de 20 hommes. Elles furent suivies en 1898 d'un essai plus digne d'attirer l'attention. Une compagnie de 88 cyclistes-bersaglieri fût organisée à l'école de tir, à Parme, et

exécuta des exercices variés, pendant plusieurs semaines, sans négliger les exercices en terrain montagneux. Dans les deux années suivantes, cette compagnie prit part aux manœuvres et fut attachée à la cavalerie. Les résultats furent tels, que le ministre de la guerre décida, en 1900, d'organiser dans chaque régiment de bersaglieri une compagnie cycliste.

Les 12 compagnies ainsi formées sont destinées en premier lieu à seconder la cavalerie.

L'*Istruzione per le compagnie ciclisti* du 7 juillet 1904, en donnant cet emploi comme normal, considère toutefois que les compagnies cyclistes pourront opérer avec l'infanterie dont elles dépendent sous plusieurs rapports.

La caractéristique des détachements cyclistes est de pouvoir donner un feu efficace à un moment propice et de se déplacer très rapidement sans un gros effort. Cette mobilité permet de suivre la cavalerie, mais comme le dit l'instruction, il faut que ces *détachements cyclistes aient toujours des tâches spéciales*, leur permettant de se mouvoir et de manœuvrer avec une certaine indépendance et à une distance convenable des masses de cavalerie. C'est dire qu'une fois la tâche donnée, le chef du détachement cycliste doit être laissé libre d'agir et nous ne saurions trop insister sur l'excellence de ce principe.

L'effectif d'une compagnie cycliste est de :

4 officiers, 60 soldats, divisés en 2 pelotons, en temps de paix ;

7 officiers, 120 soldats, divisés en 2 pelotons, en temps de guerre, y compris chaque fois une arrière-garde.

Avec cet effectif, la compagnie cycliste ne peut guère être fractionnée. Il convient de la maintenir comme telle et d'employer pour les services d'estafettes et de patrouilles des cyclistes tirés des états-majors ou des cavaliers.

La répartition des charges est la suivante :

	PIED DE PAIX		PIED DE GUERRE	
	Officiers	Troupe	Officiers	Troupe
Capitaine, commandant	1	—	1	—
Officiers subalt., command. de pelotons .	2	—	4	—
Officier subalt., command. de l'arr.-garde.	1	—	1	—
Officier subalterne médecin	—	—	1	—
Total des officiers.	4	—	7	—
Fourrier-major ou fourrier (fourrier de compagnie)	—	1	—	1
Sous-officier sapeur	—	1	—	1
Sergents	—	3	—	3
Caporaux-majors } un par pelot. et un à l'arr.-garde }				
Caporal-major ou caporal comptable . .	—	1	—	1
Caporal-major ou caporal sanitaire . . .	—	1	—	1
Caporal-major ou caporal sapeur	—	1	—	1
Caporaux chefs de groupe	—	6	—	12
Trompettes	—	3	—	5
Sapeurs (répartis normalement dans les pelotons)	—	18	—	18
Mécaniciens (caporaux et soldats, un par peloton, un à l'arrière-garde)	—	3	—	5
Soldats (y compris les ordonnances) . .	—	22	—	70
Total de la troupe.	—	60	—	120

Le service d'exploration proprement dit, où une unité doit éclairer et couvrir un secteur déterminé, doit rester du ressort de la cavalerie, celle-ci pouvant franchir les obstacles les plus variés et se frayer plus facilement et plus rapidement un passage. Les détachements cyclistes, néanmoins, pourront être utilisés dans le service d'exploration pour des reconnaissances, pour des mouvements enveloppants ou pour l'occupation de positions en avant ou sur les flancs de la cavalerie.

En groupant les différents emplois des cyclistes selon les situations de guerre, l'instruction italienne prévoit les opérations suivantes :

a) En *marche* : se porter rapidement en avant ou sur les flancs et occuper des positions protégeant la cavalerie, soit pen-

dant le passage d'un défilé, soit un temps où l'action de cette cavalerie est limitée ou retardée.

b) *En service d'exploration* : se porter en avant du front des escadrons d'exploration et à de grandes distances, prendre le contact avec l'ennemi, soit pour le prévenir dans l'occupation de points importants, soit pour exécuter des mouvements enveloppants de grande envergure.

c) *Au combat* : occuper un point important et constituer un point d'appui pour les escadrons de manœuvre ; couvrir à distance les flancs des colonnes d'attaque ou l'artillerie ; agir sur les flancs de la cavalerie adverse pour en retarder le déploiement.

d) *En retraite* : Accompagner les dernières troupes et agir en temps opportun dans les positions voulues et se dégager ensuite rapidement de l'étreinte ennemie.

e) *Au repos* : Aider dans le service de surveillance spécialement de nuit.

f) Dans *n'importe quel cas* enfin, seconder nos propres troupes et mettre à profit les connaissances acquises dans les travaux de pionniers et dans le service télégraphique.

Le règlement, avant d'entrer dans les détails d'organisation, met encore en évidence l'importance que revêt l'instruction à donner aux cyclistes. Il ne faut pas chercher à former des acrobates ou des coureurs sur piste, mais bien des cyclistes disciplinés et habiles.

A titre d'encouragement, le commandant de compagnie dispose annuellement d'une somme de 60 francs pour récompenser les soldats qui entretiennent le mieux leurs machines.

* * *

L'*armement* des hommes de troupe est le mousqueton modèle 1891 : le caporal sanitaire porte le pistolet modèle 89. Les officiers ont le sabre et le pistolet, modèle 89.

L'*équipement* de paix est à peu d'exceptions près identique à celui de guerre.

Les compagnies détiennent dès le temps de paix le nombre de bicyclettes correspondant à l'effectif de guerre ; les machines non utilisées restent dans les magasins de corps.

Le modèle de machine adopté, après de nombreux essais, est la bicyclette Carraro, modèle 1901, pliante et munie de pneumatiques Dunlop, frein antérieur et selle mobile. Au cadre se fixe une sacoche aménagée d'une façon spéciale; la lanterne est supprimée, sauf deux adaptées aux bicyclettes de deux mécaniciens à l'arrière-garde; la sonnette n'est utilisée qu'en temps de paix.

Chaque chef de groupe reçoit plusieurs objets de remplacement, qu'il répartit à ses hommes.

La compagnie dispose d'une *voiture* qui reste au train de l'unité à laquelle la compagnie est attachée ou dans un lieu indiqué à l'avance. Cette voiture transporte entre autres une couverture par homme, les malles des officiers, le matériel de cuisine, les caisses pour 6912 cartouches et des objets divers de remplacement; il n'y a pas de tentes-abris. La voiture chargée pèse 2200 kg.

Une nomenclature de l'équipement complet du cycliste nous conduirait trop loin. Notons que le cycliste transporte une pèlerine fixée sous la selle dans un étui spécial, une journée de vivres de réserve avec une ration de sel et l'outil de pionnier dans la proportion de $\frac{2}{3}$ de pelles et $\frac{1}{3}$ de pioches.

* * *

L'instruction individuelle du cycliste est l'objet d'une attention particulière, car c'est d'elle que dépend toutes les bonnes qualités de manœuvre.

Les allures normales sont :

Allure lente 140 m. par minute, environ 8 km. à l'heure;

Allure de manœuvre de 10 à 12 km. à l'heure;

Allure de route de 12 à 17 km. à l'heure;

Allure accélérée environ 20 km. à l'heure.

Les 20 km. à l'heure représentent la vitesse maxima; il n'est permis de la dépasser que dans des cas exceptionnels.

* * *

Les autres parties de l'instruction se rapportent au service de sûreté, à la lecture des cartes topographiques, aux armes et au tir.

La nomenclature de la bicyclette fait l'objet d'un chapitre spé-



Cyclistes-bersagliers.



Cyclistes au combat.

cial et très complet, ainsi que les règles de conduite du cycliste isolé et les règles d'hygiène des cyclistes en général.

Une III^e partie se rapporte aux formations et aux évolutions du groupe, du peloton et de la compagnie, aux marches, aux inspections et aux revues.

Une IV^e et dernière partie a trait aux travaux de pionniers et à la télégraphie.

Le cadre nécessairement restreint dont nous disposons ne nous permet pas d'entrer dans de plus amples détails. Nous étudierons brièvement le service cycliste dans les états-majors et corps de troupe, pour passer ensuite aux cyclistes volontaires.

* * *

Le service cycliste près les *états-majors* et les *corps de troupe* a été institué essentiellement pour accélérer la transmission des ordres et rapports entre les différentes instances de commandement.

Les états-majors de corps d'armée et de division et les régiments d'infanterie, de bersagliers, d'alpins et de cavalerie, les compagnies de sapeurs, de télégraphistes, de mineurs et de chemins de fer ont en consigne un certain nombre de bicyclettes, selon les indications confidentielles données par l'Instruction sur la mobilisation.

Les cyclistes sont recrutés parmi les hommes présents sous les drapeaux depuis quatre mois au moins. Ils portent l'équipement de l'arme à laquelle ils appartiennent ; la capote est toutefois remplacée par la pèlerine des bersagliers.

Le commandant du corps remet la direction de l'instruction des cyclistes à un officier, qui dispose lui-même d'un sous-officier et d'un armurier-chef.

Les *carabinieri* ou gendarmes sont organisés pour constituer en temps de guerre des unités combattantes. Les élèves carabinieri pratiquent la bicyclette avant d'être versés dans une région territoriale de surveillance. Dans chaque région se trouvent, à disposition des carabinieri, un certain nombre de machines pliantes, modèle Costa 1902, tandis que les cyclistes près les états-majors ont une machine rigide, modèle 1901.

* * *

Dans un article de la *Revista militare italiana*, n° 5, 1903. le capitaine G. Regazzi, commandant la compagnie cycliste du 3^e bersagliers, un des officiers qui a le plus contribué au développement du cyclisme militaire en Italie, proposait d'organiser au service de l'armée :

1. 12 compagnies de bersagliers-cyclistes ;
2. Quelques détachements de cyclistes volontaires pour la défense de certaines parties de la côte ;
3. Des cyclistes volontaires pour les services de correspondance, d'estafettes, etc., dans les régiments ;
4. Des compagnies de carabiniers-cyclistes adjointes à l'armée mobilisée.

L'auteur justifiait pleinement ses propositions, en attribuant aux cyclistes volontaires les services les plus variés en dehors de l'action proprement dite de l'armée. Ces volontaires animés d'un esprit patriotique intense et travaillant dans une zone connue pourraient exécuter et mener à bien une quantité de tâches spéciales et concourir de la façon la plus heureuse à la défense du pays. La cavalerie italienne, avec son faible effectif, trouverait dans les cyclistes un appui efficace et les compagnies de cyclistes-bersagliers seraient tout naturellement renforcées par les quelques compagnies de carabiniers formées en utilisant le matériel existant dès le temps de paix.

Un autre officier — le major G. Menarini, du 3^e bersagliers — reprenant dans la Revue précitée (n° III, 1905) l'idée des détachements cyclistes volontaires (*Reparti volontari ciclisti*) demande une organisation territoriale complète permettant de lancer sur un point menacé quelques détachements cyclistes capables d'arrêter l'ennemi et de le maintenir jusqu'à l'arrivée des troupes combattantes.

Ces détachements venant renforcer les compagnies cyclistes devraient naturellement, dès le temps de paix, être en relation constante avec les organes militaires et se tenir prêts, au premier signal, à entrer en campagne.

En résumé ces détachements formeraient, soit une réserve pour les opérations éventuelles de la première ligne, soit une liaison entre l'armée combattante et le pays, soit une défense venant compléter celle établie le long des côtes.

Il appartenait à une société cycliste « l'Audax » d'expérimenter pratiquement ces propositions. En 1904, elle organisait sur les rives du lac de Garde une « exploration cycliste » dont les résultats furent très appréciés.

Le Touring¹ ne pouvait rester en arrière. Il ne tardait pas à constituer, à l'instar de l'Audax, des bataillons de cyclistes volontaires.

Les deux sociétés ayant fait des propositions au ministre de la guerre en vue d'une organisation nationale, celui-ci, tout en approuvant l'idée, déclara vouloir entrer en pourparlers avec un comité unique. L'Audax et le Touring constituèrent en conséquence un comité qui, au mois de mars écoulé, élaborait un règlement en adjoignant aux cyclistes des groupes de motocyclistes et d'automobilistes.

L'organisation des corps volontaires ainsi décidée est territoriale. Elle comprend un bataillon de 2 à 5 compagnies dans chaque province avec siège central au chef-lieu de province.

Chaque compagnie dispose d'un groupe de motocyclistes et forme des détachements de spécialistes tels que estafettes, bons tireurs, guides, sapeurs et mineurs.

Le bataillon dispose également d'un groupe de motocyclistes avec en plus quatre automobiles et un camion-automobile. Il compte en outre un groupe de cyclistes capables d'utiliser le télégraphe et le téléphone dans le service en campagne.

Le *but* poursuivi est de faciliter dans la deuxième ligne de l'armée la transmission rapide des ordres et des rapports et d'organiser en outre un service de surveillance le long des côtes.

Les bataillons conservent un caractère purement civil ; ils se recrutent parmi les citoyens âgés de 17 ans au moins, ne faisant pas partie de l'armée et pouvant fournir une machine en bon état. Ces volontaires doivent encore faire partie d'une société nationale de tir.

L'*arme* est le mousqueton de cavalerie, modèle 91 ; le volontaire porte un béret et un brassard ; le reste de l'équipement est facultatif.

¹ L'Audax a son centre à Rome, tandis que le Touring rayonne plus particulièrement dans le nord de l'Italie avec siège central à Milan. Les deux sociétés poursuivent en somme le même but, mais pour faire partie de l'Audax, il faut avoir couvert 200 km. en dix heures consécutives.

L'instruction technique se donne en hiver, les exercices pratiques, du mois d'avril au mois d'octobre et les différentes séances se succèdent au minimum tous les 15 jours.

* * *

L'expérience que tentent nos voisins est intéressante sous plusieurs points de vue et nous espérons pouvoir en donner en son temps un compte-rendu détaillé.

La faveur populaire entoure les cyclistes en Italie, comme du reste dans beaucoup d'autres contrées, mais nulle part encore nous ne trouvons des progrès aussi rapides que ceux constatés ces dernières années en Italie, où l'élément civil cherche à coopérer d'une façon si heureuse, à la défense du pays.

A. FONJALLAZ,
capitaine à l'Etat-major général.

