

Cuirassés de la terre ferme

Autor(en): **Manchon, Frank**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **96 (1951)**

Heft 12

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-348460>

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.

Cuirassés de la terre ferme

Les renseignements récemment publiés sur le nouveau matériel blindé français appellent immédiatement la comparaison avec les engins analogues existant dans le monde.

On peut voir tout de suite que le char français de 50 tonnes qui atteint 45 km/h, avec son canon de 100 mm. dont les projectiles ont une vitesse initiale de 1000 m/sec., surclasse tous ses congénères étrangers.

Cependant il ne s'agit là malheureusement que d'un prototype tandis que le « Centurion » britannique de 45 tonnes et le « Patton » américain de 48 tonnes sont actuellement produits en grande série.

Mais dans les guerres modernes, le nombre compte au moins autant que la qualité intrinsèque des engins mis en ligne. Aussi est-ce avec un certain intérêt que les nations libres suivent la mise au point du matériel américain, dont les troupes atlantiques seraient certainement dotées pour une bonne part.

C'est peut-être la raison pour laquelle les revers initiaux des formations blindées américaines engagées en Corée ont causé tant d'inquiétude aux U.S.A. et en Europe.

T-34 CONTRE M-24

Or il n'en est rien. L'ampleur des premiers échecs sur le front coréen s'explique par la nature des matériels opposés. Du côté Nord-Coréen, c'était le fameux T-34 soviétique, char moyen que les experts alliés et allemands considéraient à la fin du conflit mondial comme un des plus remarquables du

genre, et qui reste sans doute malgré son âge un redoutable adversaire ; du côté des forces de l'O.N.U., c'était le char léger M-24 au blindage peu épais, destiné aux missions de reconnaissance, dont le canon de 75 mm. ne pouvait en aucun cas s'opposer efficacement à la pièce à grande vitesse initiale de 85 mm. que l'on trouve sur le char russe.

Mais si l'on veut poser le problème de façon plus générale, on peut dire que la conception et la réalisation d'un char d'assaut sont toujours conditionnées par un compromis — toujours boiteux — qu'il faut obtenir entre les exigences de :

- la puissance de feu
- la mobilité
- la protection.

Pendant la seconde guerre mondiale, le bouleversement un peu hâtif de la doctrine d'utilisation des blindés, qui en faisait non plus des engins destinés à appuyer l'infanterie, mais une arme autonome susceptible de jouer un rôle particulier dans la stratégie générale, amena les experts à accorder la première place à la vitesse et la mobilité. La protection venait ensuite et l'on choisissait le meilleur canon existant qui puisse cadrer avec les exigences de poids.

UN NOUVEAU PRINCIPE : LE CANON D'ABORD

Très rapidement les Allemands, puis les Russes s'aperçurent qu'il était infiniment plus profitable de s'inspirer du vieux précepte de stratégie navale qui veut que l'on choisisse d'abord la pièce d'artillerie, les ingénieurs s'efforçant ensuite de dessiner autour de celle-ci le meilleur navire possible. Ainsi fut fait pour le « Panther », puis pour le T-34, qui d'ailleurs le surclassa. Les spécialistes des chars de l'armée américaine furent vivement impressionnés par ces réalisations et le successeur du célèbre « Sherman », le M-26 « Pershing » qui pesait 45 tonnes, était doté d'un canon spécial de 90 mm. à grande vitesse initiale. Peu après sa sortie d'usine, on put d'ailleurs le

voir caracoler aux côtés d'un « Sherman » et d'un T-34, pris aux Allemands, sur le terrain d'essais d'Aberdeen dont la piste rassemble tous les types d'obstacles imaginables. Les essais montrèrent que le T-34, moins nerveux et plus rustique, restait en arrière au départ, mais qu'il rattrapait en général le « Pershing » dès que le terrain devenait un peu mou et son rayon de giration était bien inférieur à celui du modèle américain. Les bureaux d'étude poursuivirent alors fiévreusement leurs essais et sortirent le « Patton ».

UN MONSTRE D'ACIER ÉTONNAMMENT MANIABLE : LE PATTON

Le « Patton », qui est fabriqué en série, équipe maintenant les formations de chars moyens que le Pentagone est en train de mettre sur pied. Sa silhouette affinée contraste agréablement avec les lignes abruptes et la superstructure trop élevée du Sherman. Bien que sa hauteur totale ne soit que de 2 m. 73, le « Patton » est cependant légèrement plus haut que le T-34. Son canon de 90 mm. est légèrement amélioré par rapport à la pièce de même calibre monté sur le « Pershing » et sa vitesse maximum qui atteint 56 km/h est supérieure de 25 km/h à celle du « Pershing ». Il faut d'ailleurs ajouter que le moteur de ce dernier ne développait que 500 CV alors que celui du « Patton » peut donner 810 CV. En outre le « Patton » contient des perfectionnements révolutionnaires qui rendent sa conduite presque plus facile que celle d'une camionnette. Lorsqu'on entre dans le poste de conduite, on ne voit plus le levier de changement de vitesses, ni les deux traditionnels leviers dont l'action sur les chenilles permettait de diriger le char. A leur place, on trouve une espèce de boule montée sur une tige, qui n'est pas sans rappeler le manche à balai des avions.

Le fonctionnement est très simple, la boîte de vitesses est automatique comme celle que vous pourrez trouver sur les nouvelles voitures de tourisme qui sortent des usines de Detroit ou de Willow Run. Manche en avant : point mort, un

cran vers l'arrière: gamme de vitesses tous terrains, deux crans : gamme de vitesses normale, trois crans enfin : marche AR. Si vous inclinez le manche à droite, le char tournera à droite, si vous faites de même vers la gauche, le char ira à gauche. Et, innovation plus spectaculaire encore : le « cross-drive » qui vous permettra, en faisant tourner les chenilles en sens opposé, d'effectuer un demi-tour sur place.

Enfin le moteur est à refroidissement par air, ce qui diminue la vulnérabilité et permet, sans transformation, d'utiliser le char dans les climats les plus extrêmes.

Bien entendu ce n'est point là le dernier cri des recherches américaines, d'autres prototypes vont prochainement être mis en fabrication, mais des consignes de discrétion et de silence particulièrement sévères interdisent encore la publication de leurs caractéristiques.

Un nouveau char léger de 25 tonnes, le M-41, doit prochainement faire son apparition. Il est équipé d'un canon spécial de 76 mm. et d'un moteur à refroidissement par air, mais il faudra probablement attendre encore longtemps avant d'en savoir plus.

(Copyright)

FRANK MANCHON
