VSAM
Verein Schweizer Armeemuseum
Association du musée suisse de l'armée
Associazione del museo svizzero dell'esercito
Associaziun dal museum svizzer da l'armada

Info Bulletin

N° 3/12
www.musee-armee.ch

- Les « Petits Diesels » : les petits Unimog dans l'armée suisse *(3)*
- Un canon de 8,4 cm à équipement particulier dans la collection du matériel historique *(17)*
- La transformation du bâtiment 118 est terminée *(22)*

Recherche de volontaires

La Fondation HAM souhaite élargir son pool de collaborateurs volontaires et recherche des personnes prêtes à s'engager pour diverses interventions des différents domaines de la Fondation. Il y a plusieurs possibilités :

- documentation (papier, réglementations, archives, photographies, etc.) ;
- munitions (calibres moyens, gros calibres) ;
- insignes ;
- autres sur demande.

Une introduction et un suivi assurés par nos spécialistes sont prévus pour tous les domaines.

La construction des nouveaux immeubles et des locaux de collection touchant bientôt à sa fin, nous avons également besoin de volontaires aptes et motivés pour la présentation des entrepôts ouverts aux visites et la visite guidée pour les groupes. Il va de soi que les volontaires bénéficieront ici aussi au préalable d'une formation par nos spécialistes.

Si l'un ou l'autre domaine vous intéresse, veuillez contacter Stefan Schaerer, directeur de la Fondation HAM, par e-mail ou par téléphone.

stefan.schaerer@stiftung-ham.ch
Téléphone 033 228 45 13

Conférences VSAM 2013

Le comité prévoit à nouveau 6 conférences spécialisées en histoire militaire pour l'année 2013. Le programme des conférences 2013 est joint à ce bulletin. Vous pouvez également le télécharger sur notre site Internet (www.armeemuseum.ch).

Impressum
Bulletin des membres de l'Association du musée suisse de l'armée. Le bulletin contient également les communications de la Fondation Matériel historique de l'armée suisse.
Editeur : Association du musée suisse de l'armée, case postale 2634, 3601 Thoune
Rédaction : Hugo Wermelinger, h.wermelinger@armeemuseum.ch
Traductions : GLOBAL TRANSLATIONS Sàrl en collaboration avec Clama AG

Page de couverture : groupe de construction de l'école de recrue Artillerie de Sion en train de poser une ligne de téléphone en été 1978. Le véhicule présenté est un Unimog 2010, numéro de châssis 2010.4-00748/52. Il a été livré à l'Armée Suisse le 29 mars 1952. Voir article en page 3.

Les petits Unimog dans l'armée suisse

Unimog est l'abréviation du terme allemand de Universalmotorgerät (engin motorisé universel). Il s'agit en l'occurrence d'un tracteur à fonctions multiples développé pour l'agriculture dans l'Allemagne de l'immédiat après-guerre. L'armée suisse est la toute première cliente d'exportation qui ait décelé le potentiel à des fins militaires de ce véhicule révolutionnaire. Pendant une période s'étendant sur plus de vingt ans, elle fit, au total, l'acquisition d'environ 835 unités des séries Boehringer 70200, Unimog 2010, Unimog 401 ainsi que Unimog 411. Ces véhicules fournirent pendant quarante ans de bons et loyaux services, en premier lieu pour la construction de lignes (téléphoniques) mais également comme plateforme pour toutes sortes d'engins de déneigement. Comme il s'agissait des plus petits véhicules diesel de l'armée, on les appela affectueusement « Dieseli » (petit diesel dans l'idiome alémanique).

L'invention de l'Unimog

Retournon-nous vers le nord et le passé. L'Allemagne au début de l'année 1945. La guerre venait d'être perdue, les villes étaient dévastées, et l'industrie était détruite. La souffrance et la peur d'un avenir incertain marquaient les esprits.
Dans ces circonstances se trouvait également Albert Friedrich, ingénieur pour moteurs d'avions chez Daimler Benz. Son lieu de travail était détruit et, conformément aux conditions imposées par les Etats vainqueurs, son employeur n'était à l'avenir autorisé à construire ni avions ni véhicules à moteur à quatre roues motrices.

Albert Friedrich ne se laissa cependant pas décourager. Il en vint à la conclusion que, dans cette situation, son pays devait avoir grand besoin d'un véhicule agricole universel. C'est précisément ce qu'il entendait inventer. Ce véhicule devait être tout-terrain, rapide, à forte traction, universel et économique. Avec d'autres anciens collègues de travail, il entreprit les travaux de planification au sein de la société Gold- und Silberschmiede Erhard und Söhne à Schwäbisch Gmünd et, déjà au mois d'octobre 1946, le premier de quatre prototypes était achevé.

Prototype U1

Au cours des mois qui suivirent, ces véhicules furent soumis à de multiples tests et constamment améliorés. La fin du développement vit la construction des deux prototypes U5 et U6 qui étaient déjà équipés du moteur diesel OM 636 nouvellement conçu ainsi que d'une boîte à six vitesses particulièrement compacte, créée elle aussi spécialement pour l'Unimog. A la suite de la première présentation en public de ces véhicules à l'occasion de l'Exposition agricole allemande en au-

tomne 1948 et de l'enregistrement de plus de 150 commandes, on commença en février 1949 la production de l'Unimog auprès de la société Gebr. Boehringer GmbH à Göppingen. Jusqu'en mars 1951, on y construisit au total 600 véhicules. Au début de l'année 1951, Daimler Benz fit l'acquisition des droits de marque et déplaça la production dans ses ateliers de construction de camions, plus adéquats, de Gaggenau. C'est là que débuta, le 4 juin 1951, la production du véhicule appelé désormais Unimog 2010 qui, à part son moteur, n'avait été modifié que sur des points de détail. En automne 1953, on changea le nom en Unimog 401, avec également des adaptations mineures sur le véhicule. Le développement ultérieur de l'Unimog 411 est déterminant pour l'histoire du Petit Diesel. Au premier coup d'œil, on retient la forme semi-ovale du couvre-roues ainsi que les moyeux de roue qui, en raison de la nouvelle construction de l'axe, ne sont plus proéminents, tandis que la forme et le gabarit du véhicule sont restés pratiquement inchangés. De petits Unimog basés sur les premiers prototypes ont été produits jusqu'en 1974.

Les besoins de l'armée suisse

A la fin du service actif, l'articulation de l'armée suisse était caractérisée par la présence de formations classiques d'infanterie. Si elle disposait de nombreuses pièces d'artillerie, celles-ci étaient cependant majoritairement hippomobiles. L'armée suisse de l'immédiat après-guerre ne disposait de forces blindées qu'en quantité négligeable, et son parc de véhicules présentait un degré de motorisation très faible.

Dans les années qui suivirent, le parc de véhicule explosa. D'une part, on fit l'acquisition de plusieurs milliers de véhicules en provenance des surplus américains qui furent affectés à la troupe. C'est ainsi que, parmi d'autres, la Jeep, le Dodge Weapons Carrier et le camion GMC furent intégrés au parc. Parallèlement, l'artillerie fit l'objet d'une motorisation globale qui comprenait l'attribution du Ford Canada également importé ainsi que l'acquisition des tracteurs de pièces et des camions légendaires de l'entreprise Saurer. Suite à cette vague de motorisation, les formations pouvaient se déplacer beaucoup plus rapidement et sur des distances nettement plus grandes (du moins par rapport aux années antérieures), ce qui, à son tour, généra des effets massifs sur les troupes de transmission. La construction de lignes téléphoniques, basée jusque-là sur le fourgon-téléphone hippomobile ou sur un tracteur dont la remorque était chargée de câbles, ne remplissait plus et en aucune manière les nouvelles exigences. Et la construction de lignes téléphoniques directement à partir du pont du camion Saurer M6, comme l'envisageait une mesure immédiate, s'avéra bien trop malaisée et également trop onéreuse pour être une solution durable. Ce dont on avait besoin, c'était un petit véhicule, rapide, manœuvrable, tout-terrain et économique, avec une surface de chargement. Ce dont on avait besoin, c'était un véhicule avec les qualités d'un Unimog. Mais ce qu'il fallait également, c'était quelqu'un qui rende les services d'acquisition de l'armée attentifs au fait qu'un tel véhicule existait déjà. Ce « quelqu'un », c'était Monsieur Eduard Hof, un homme d'affaires techniques de Zurich qui, entre autres, faisait commerce avec les produits de la société Boehringer et qui, au cours de ses visites régulières à Göppingen, y avait décelé très tôt le potentiel du camion en production. Il était officier de l'armée suisse et connaissait les besoins que nous venons de décrire.

Eduard Hof (avec le chapeau) et le constructeur en chef de l'Unimog Heinrich Rössler, à l'occasion d'une présentation Unimog en Suisse.

Quatre Unimog Boehringer servant de bancs d'essai

Eduard Hof organisa, à Zurich et à Thoune, des présentations pour des intéressés, civils et militaires. Au vu des performances de l'Unimog présenté par le personnel de l'entreprise, il n'est pas étonnant que l'armée suisse ait commandé, déjà au printemps 1950, quatre Unimog Boehringer devant servir de bancs d'essai. Il s'agissait des deux véhicules 70200-00310 et 70200-00311 qui furent livrés le 15 mai 1950 : les deux premiers Unimog homologués pour le trafic en Suisse. Simultanément, c'était aussi le premier mandat d'exportation pour le producteur. Dans les mois qui suivirent, Eduard Hof importa quinze autres Unimog Boehringer. On trouve parmi ceux-ci les deux autres exemplaires affectés aux essais de l'armée, qui portaient les numéros 70200-00331 et 70200-00332 et furent livrés le 16 juin 1950. Les autres véhicules allèrent dans l'économie privée, en premier lieu dans des entreprises du bâtiment qui les utilisèrent, entre autres, dans l'aménagement de téléphériques de transport liés à la construction des grandes centrales hydrauliques dans les Alpes.

Après la fin des essais, les quatre premiers Unimog acquis par l'armée furent attribués à la troupe qui les utilisa pendant des décennies tout comme les véhicules qui firent l'objet d'une acquisition ultérieure. Le véhicule 70200-00331 (M+54'390) fut liquidé pour le prix de CHF 4900.– à l'occasion de la vente annuelle aux enchères de véhicules retirés de l'armée en 1972, à Thoune. Dix ans plus tard, le véhicule 70200-00311 (M+30'912) subit le même sort pour la modeste somme de CHF 800.–. En 1987, le véhicule 70200-00332 (M+54'389) prit également le chemin vers la vie civile pour un montant de CHF 4100.–. Aujourd'hui, on ne sait pas comment et à quel moment la liquidation du premier véhicule 70200-00310 (M+30'911) servant de banc d'essai a eu lieu.

Les essais à la troupe

Les quatre véhicules d'essai furent testés en été 1950 auprès de six armes et services quant à leur adéquation à l'engagement militaire. Ce faisant, l'emploi des véhicules pour la construction de lignes téléphoniques était au cœur des essais. Dans l'infanterie, il s'agissait en outre de tester l'emploi en tant que véhicule tracteur pour le canon antichars (canach 50) qui était à cette époque en voie de développement. Pour simuler le poids remorquable, on utilisa un obusier de 10,5 cm disponible dont le poids de 2,2 t pesait le quadruple de celui de la pièce qu'il s'agissait d'acquérir. Aucun problème pour un Unimog. Dans les Troupes Légères, l'engagement était avant tout prévu comme véhicule des groupes de mitrailleuses et pour remplacer les Jeep et les Dodge. Dans le Génie, finalement, les petits Unimog durent véritablement travailler d'arrache-pied pour faire la preuve de leur adéquation à la traction de la remorque à outils.

Pendant toute la durée des essais, deux des quatre véhicules étaient engagés uniquement dans les troupes de transmission. Ce service fut donc également le premier à rendre un préavis favorable à l'acquisition.

Quarante autres Unimog Boehringer

L'armée suisse commanda encore durant l'été 1950 une série de quarante Unimog Boehringer afin de combler ses besoins les plus urgents en matière de transmissions. Tous les véhicules (en fait il s'agissait-là de la production entière du mois de novembre) furent livrés le 2 décembre à l'armée.

Ces Unimog Boehringer portaient les numéros de châssis consécutifs allant de 70200-00475 à 70200-00514. Durant les premières semaines suivant leur livraison, ils furent adaptés aux besoins de l'armée suisse (« helvétisés ») et munis des plaques de contrôle M+30'700 à M+30'739. Au début février 1951, chacune des dix compagnies motorisées de télégraphe de l'armée qui existaient à l'époque reçut les quatre véhicules qui lui étaient attribués.

Au total, l'armée suisse fit donc l'acquisition de 44 Unimog Boehringer. Ces derniers sont entièrement documentés.

La livraison de 40 Unimog Boehringer, le 2.12.1950.

L'acquisition de 540 Unimog 2010

Le 14 février 1951, le Conseil fédéral se pencha en détail sur l'articulation et l'équipement de l'armée, à savoir sur l'Organisation des Troupes 52, et sur les acquisitions du matériel de guerre qui y était lié. A cette occasion, il décida, entre autres, d'acquérir 150 Unimog servant de tracteur aux remorques à outils des sections de sapeurs.

Le contrat de livraison avec Eduard Hof fut soumis pour signature au chef responsable du Département militaire le 5 mars 1951, quatre jours avant que le dernier Unimog Boehringer ne quittât l'atelier de Göppingen.

Par la suite, Daimler-Benz fit sien le lien contractuel, et, après que la production débute à Gaggenau le 4 juin 1951, les véhicules furent livrés à l'armée sous l'appellation Unimog 2010. Mais contrairement aux premières intentions, ces véhicules ne furent pas attribués aux sapeurs mais aux troupes de transmission, ce qui ressort de la numérotation des plaques de contrôle (M+30740 & ss). De plus, le nombre des véhicules à livrer augmenta par la suite à 160 unités. Chaque sixième Unimog 2010 produit au cours de la première année alla à l'armée suisse, ce qui souligne à nouveau son importance pour la production Unimog.

Au printemps 1952, on commanda 200 Unimog supplémentaires ; parmi eux, 190 véhicules avec frein à air comprimé pour la remorque et un petit treuil à cadre du producteur suisse August. Schneider de Zollbrück. Une troisième commande de 180 véhicules en exécution standard suivit déjà en août 1952. La raison de cette acquisition supplémentaire faite dans un intervalle si court résidait dans le durcissement massif du conflit Est-Ouest et dans les craintes qu'il suscitait de ne pas obtenir, plus tard, la livraison des véhicules dont on avait besoin.

Les 380 Unimog construits en 1952 furent munis des plaques de contrôle M+54'000 & ss et mis en circulation ; ils furent attribués en premier lieu aux sapeurs et aux unités de transmission de l'artillerie ainsi qu'aux troupes de l'aviation. Au total, l'armée suisse commanda 540 véhicules de la série Unimog 2010. Cela représente presque 10 % de la production totale. A l'exception des deux véhicules qui furent mis en circulation avec les plaques de contrôle M+30'743 et M+30'768, tous les Unimog 2010 acquis par l'armée suisse ont été identifiés et documentés.

Unimog 401

Dès 1954, environ 135 véhicules de la série Unimog 401 ont été acquis. Parmi ceux-ci, 50 servirent de plateforme pour divers engins de déneigement. 45 autres furent attribués aux unités de la DCA lourde pour la construction de lignes, et on réserva 15 exemplaires en tant que véhicules de service. L'attribution et l'emploi de 21 Unimog de l'année de construction 1955 ne sont pas encore entièrement élucidés.

Unimog 411

En 1966, on acheta 50 Unimog 411 pour la construction de lignes ; ceux-ci furent munis des plaques de contrôle M+54'391 – M+54'440 et mis en service l'année suivante. Quarante autres véhicules furent commandés en 1969, dont vingt furent mis en circulation en tant que véhicules de construction de lignes avec les plaques de contrôle M+30'913 – M+30'932. Les autres servirent de plateforme pour les engins de déneigement du Corps des gardes-fortifications et des places d'armes.

L'« helvétisation »

Les Unimog qui sortaient fraîchement de l'usine étaient « helvétisés », c'est-à-dire adaptés aux besoins de l'armée suisse, par des entreprises privées. Les quelques cinquante modifications comprenaient des interventions sur le système électrique pour les feux d'obscurcissement et la prise pour le feu tournant ainsi que le montage d'une bêche, d'une hache et d'un pic, d'un jerricane de réserve et d'un câble de remorquage. C'est grâce à ces adaptations que l'on peut repérer les « Unimog suisses » du premier coup d'œil lors de concentrations de véhicules.

Séries de plaques de contrôle

Jusque dans les années 1990, les plaques de contrôle militaires étaient éloquentes : on pouvait en dériver le type de véhicule et en partie l'arme ou le service. Ce fait eut sur les petits Unimog la conséquence que quelques véhicules changèrent plusieurs fois de plaque de contrôle tout au long de la durée de leur engagement. Comme par exemple le véhicule 2010.1-02740/52 qui fut retiré après sa livraison le 30.8.1952 en tant que véhicule de service et muni de la plaque de contrôle M+99'016. On ne trouva aucun acquéreur dans les années qui suivirent, on l'attribua donc à la troupe en 1958 avec la plaque de contrôle M+54'370. L'année suivante déjà, il fut désigné pour servir de plateforme à un chasse-neige et muni de la plaque A+47'009. C'est avec ce numéro que le véhicule fut finalement vendu à l'occasion de la mise aux enchères à Thoune en 1994, pour un montant de CHF 4600.–.

Séries de numéros des Unimog

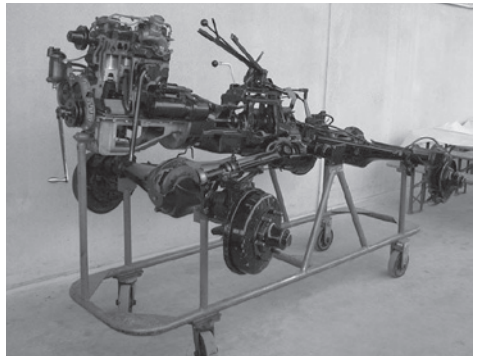
M+21’500 – M+21’559	Véhicules chasse-neige
M+30’700 – M+30’739	Unimog Boehringer
M+30’740 – M+30’909	Unimog 2010
M+30’911 – M+30’912	Unimog Boehringer
M+30’913 – M+30’932	Unimog 411
M+54’000 – M+54’388	Unimog 2010 / Unimog 401
M+54’389 – M+54’390	Unimog Boehringer
M+54’391 – M+54’440	Unimog 411
M+54’441 – M+54’444	Unimog 401 (fraises à neige démontées)
M+79’201 – M+79’208 / M+79’231	Unimog 2010 / 401 / 411 fraises à neige
M+99’000 … M+99’059	Véhicules de service Unimog 2010 / Unimog 401
A+47’009 / A+47’039 – A+47’050	Fraises à neige pour places d’armes et Corps gardes-fortifications
A+47’093 – A+47’104	Fraises à neige pour places d’armes et Corps gardes-fortifications

Gestion des pièces de rechange

Afin de maintenir une autonomie élevée en matière d’approvisionnement, on créa des stocks de pièces de rechange de 25 % du volume total de l’acquisition. De plus, l’importateur devait maintenir des réserves obligatoires. Les dispositions correspondantes mentionnaient en particulier qu’outre les pièces de rechange habituelles, « par 50 véhicules livrés, un moteur, une boîte de vitesses, une colonne de direction, un axe avant et un axe arrière » devaient être gardés en stock. La communauté des propriétaires actuels des petits Unimog bénéficie encore toujours des pièces acquises à l’époque à titre prophylactique.

Moyens auxiliaires didactiques

Pour l’instruction des mécaniciens moteur, l’armée suisse fit l’acquisition de plusieurs modèles en coupe, parmi eux des exemplaires du groupe motopropulseur, de la boîte de vitesses et des axes.



Modèle en coupe du groupe motopropulseur. Fabriqué par les apprentis 1951/52 à Gaggenau.

L’Unimog en tant que véhicule de service : l’exemple du M+99’056

Dans les années 1950, les recrues automobilistes qui s’y intéressaient avaient la possibilité d’acquérir, après leur recrutement, un véhicule à moitié prix. Ils pouvaient faire le choix entre la Jeep, la moto ou justement l’Unimog. Cette mesure était destinée à favoriser la propagation civile de véhicules à moteur aptes au service et simultanément à soulager la caisse fédérale. L’obligation de garde des véhicules désignés en tant que véhicules de service commençait lors de la reprise et finissait à la fin de la sixième année civile consécutive à l’école de recrues, pour autant que l’obligation de servir prévue était accomplie. Afin de couvrir les besoins hypothétiques en matière d’Unimog de service, on mit à disposition au total 60 véhicules sortant d’usine et helvétisés portant les plaques de contrôle M+99’000 à M+99’059. La proposition relative aux Unimog ne rencontra cependant qu’un intérêt très limité. En effet, sur toute la durée à courir, on n’écoula que 41 Unimog en tant que véhicules de service, à savoir 16 Unimog 2010.1, 10 Unimog 2010.4 ainsi que 15 Unimog 401.101 (modèle 54). A l’opposé, durant la même période 5122 motos ainsi que 1923 Jeep ont été mises en vente. L’acceptabilité modeste de l’Unimog en tant que véhicule de service s’explique par la diffusion généralement très faible de ce type de véhicule en Suisse. De plus, l’Unimog ne présentait d’attrait que pour les personnes travaillant dans la construction, dans l’agriculture et la sylviculture, dont les activités civiles requéraient une forte puissance de traction. A la fin des années 1950, les Unimog mis à disposition mais restés invendus par manque de demande furent équipés des plaques de contrôle M+54’370 à M+54’388 et attribués à la troupe. Le même sort fut dévolu au véhicule M+99’050 qui fut racheté en 1959 par l’armée sur demande de son acquéreur et muni de la plaque de contrôle M+54’170. Cette dernière plaque avait été libérée parce que le véhicule qui la portait auparavant avait, en 1958, été équipé d’une fraise à neige et de la plaque de contrôle M+79’204.

Avec l’Unimog de service, 218 jours de service devaient être accomplis, à savoir une école de recrues et cinq cours de répétition. Le détenteur devait entrer en service avec un réservoir à essence rempli et, à la fin du service, pouvait entamer la route vers son domicile le réservoir plein et l’huile fraîchement vidangée. A la fin de la durée de garde, le propriétaire pouvait disposer librement de son véhicule. De même, il pouvait utiliser son véhicule sans limites hors service. Pour chaque jour de service non effectué, on facturait au détenteur un montant de CHF 41.28. Cela s’est produit dans cinq cas : pour le véhicule M+99’004 dont le détenteur avait bénéficié d’un congé à l’étranger sur une durée de plusieurs années ; pour le véhicule M+99’008 dont le détenteur était décédé pendant la durée de garde ; pour le véhicule M+99’030 qui avait été détruit au cours de l’incendie d’un immeuble ; ainsi que pour les véhicules M+99’046 et M+99’051 qui avaient subi des dégâts irréparables au cours d’accidents survenus dans le cadre de l’emploi civil.

L’acheteur du véhicule M+99’031 fut chanceux dans son malheur, car peu après l’école de recrues il fut muté au service complémentaire mais put transférer son véhicule au nom de son frère qui continuait à accomplir son service militaire.

Au printemps 1957, Viktor Lehmann de Buttikon dans le canton de Schwyz fut recruté en tant que futur automobiliste. Cette affectation lui permit de manifester son intérêt pour un véhicule de service, ce qu'il fit aussitôt. Pour lui, il était clair qu'il ne pouvait être question que d'un Unimog, car c'était le seul type parmi les véhicules proposés qui pouvait tirer de lourdes remorques, ce qui était important pour l'entreprise parentale de construction en bois. Le 21 août 1957, donc presque une année avant de faire un seul jour de service, il toucha son Unimog sortant d'usine mais déjà adapté aux besoins de l'armée suisse. Il s'agissait du véhicule 401.101-4501331 équipé d'un frein à air comprimé pour la remorque ainsi que du petit treuil à cadre Schneider. Le 27.7.1958, Viktor Lehmann entra en service à l'école de recrues avec son véhicule dont le compteur affichait déjà 5 662 km. Les différentes prestations de service ainsi que les kilomètres parcourus sont documentés méticuleusement sur la fiche du véhicule. Sans autorisation expresse, aucune autre personne n'avait le droit de conduire son véhicule; en tant qu'automobiliste, il pouvait cependant être affecté à d'autres tâches que conduire son Unimog. Cela explique également la prestation très réduite en termes de kilomètres parcourus au cours de répétition 1959 ; le véhicule de Viktor Lehmann ne fut pas sollicité par la troupe, et lui-même fut engagé pour conduire un gros camion de l'armée. Au cours de tous les autres services, il fut engagé avec son véhicule de manière universelle, comme le suggère la désignation de ce dernier. Il fut donc engagé soit pour la traction de petites machines de chantier ou de remorques, soit comme véhicule de soutien pour la cuisine de la troupe ou pour le responsable du carburant, soit encore comme simple véhicule de transport de matériaux d'excavation. Viktor Lehmann se souvient de nombreux engagements ressemblant à des aventures. C'est ainsi qu'un jour, il fut chargé de rouler avec son Unimog et deux remorques chargées de nacelles de Brugg à Maienfeld en passant par le Kerenzerberg. Un calcul sommaire révèle une longueur de l'attelage d'environ vingt-cinq mètres (2 longueurs de nacelle de chacune 9,1 m, 2 timons de chacun 1 m, plus 1 Unimog). C'était cependant le transport avec les remorques à deux axes qui lui causait le plus de problèmes, car celles-ci ne disposaient pas de freins suffisamment performants.

En dehors des périodes de service, Viktor Lehmann engageait son Unimog dans le cadre de l'entreprise familiale où il rendit de nombreux services jusque tard dans les années 1990.

Poids remorquable selon certificat militaire d'homologation : 750 kg !

La toiture entière d'une grange est transportée moyennant un seul parcours.

Pendant les périodes de service militaire, le véhicule se déplaçait avec la plaque de contrôle M+99'056, hors service avec la plaque civile de contrôle SZ 5'398. Actuellement, le véhicule parfaitement restauré appartient à un ancien employé de son entreprise.

Viktor Lehmann et son ancien véhicule de service, désormais tous deux « en civil ». Photo datant du mois de septembre 2012.

Certificats d'homologation militaires

De nos jours, on comprend difficilement que les trois séries Unimog (qui plus est, de deux producteurs différents) se basent sur le même certificat d'homologation. L'Unimog Boehringer, l'Unimog 2010 et l'Unimog 401 sont enregistrés sous le certificat d'homologation 50-0091. L'Unimog 411 est réglé par le certificat d'homologation 50-0293. En plus, on connaît encore neuf autres certificats d'homologation pour divers engins de déblaiement de neige.

Mention dans les règlements

Au vu du nombre tout de même élevé de véhicules acquis, il est quelque peu surprenant qu'aucun règlement ne leur ait été voué. Des indications fragmentaires relatives au Petit Diesel se trouvent dans les prescriptions de service suivantes:

Règl 52.36	Prescriptions techniques pour le chargement de wagons de chemin de fer TVVE (1967/1975)
Règl 52.36	Véhicules de l'armée, caractéristiques et transport ferroviaire (1982)
Règl 57.14	Routes (entretien, réparation, construction neuve) (1954)
Règl 58.17	Manuel du pionnier télégraphe (1967)
Règl 58.17	Aide-mémoire du pionnier télégraphe (1983)
Règl 58.22	La construction de lignes téléphoniques en campagne des troupes de transmission (1959)
Règl 58.22	La construction de lignes téléphoniques en campagne (1970/1977)
Règl 58.22 IV	La construction de lignes téléphoniques en campagne de l'artillerie (1964)
Règl 58.28	Aide-mémoire des officiers pour le Service de transmission des troupes du Génie (1966)
Règl 58.29	Le Service de transmission des troupes du Génie (1966)
Règl 58.102	Le câble de télécommande F-4 (1956)
Règl 61.3	Prescriptions pour le service automobile (1958)
Règl 61.22	Vitesses maximales autorisées pour les véhicules à moteur et les trains routiers
Règl 61.39	Données des véhicules à moteur de l'armée (1971)
Règl 61.101	Manuel pour le mécanicien moteur
Règl 61.102	Détails techniques des véhicules militaires à moteur (1952/1960)
Règl 61.113	Prescriptions pour le service de parc (1954)
Règl 63.1	Manuel pour les selliers de troupe (1954)
Règl 65.71	Bases techniques pour le mécanicien moteur
Règl 65.801	Compétences en matière de réparation de l'automobiliste (1979)

Le Petit Diesel et la construction de lignes

Dès le début et jusqu'à la fin de sa durée d'engagement, l'emploi dans le cadre de la construction motorisée de lignes téléphoniques représentait le domaine le plus important du petit Unimog. En quelques minutes, deux hommes pouvaient aménager les véhicules avec l'équipement câble nécessaire.

Petit Diesel avec équipement câble prêt au chargement

Années 1950

Au début, un groupe de construction comprenait deux Unimog et un camion avec la réserve de câble. Le premier véhicule en direction de marche (devant sur l'illustration) était le véhicule poseur ; il était suivi du véhicule releveur de ligne. Comme l'indiquent les désignations, la mission de la première équipe consistait à déployer la ligne afin de l'exploiter aussi rapidement que possible. Quant à la mission de la seconde équipe, elle consistait à placer la même ligne de manière à maintenir son exploitation aussi longtemps que possible et sans dommage. Le cadre métallique du véhicule releveur ne fit pas ses preuves et les deux véhicules du groupe de construction furent équipés de manière identique dès la fin des années 1950.

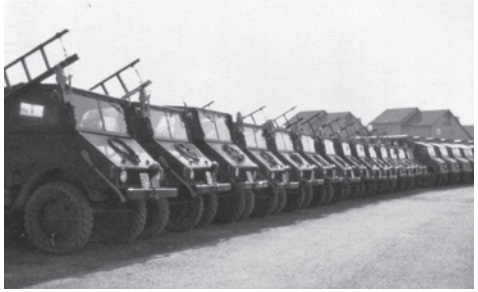
Groupe de construction au début des années 1950

Essais à la troupe auprès de la cp tg 15

Années 1960

Groupe de construction avec deux Petits Diesels et un Unimog-S. Fin des années 1960

Années 1970



Toute la fierté de l'officier auto. Bad Zurzach, 1970.

Il n'y avait pas toujours que du soleil. Photo octobre 1974.

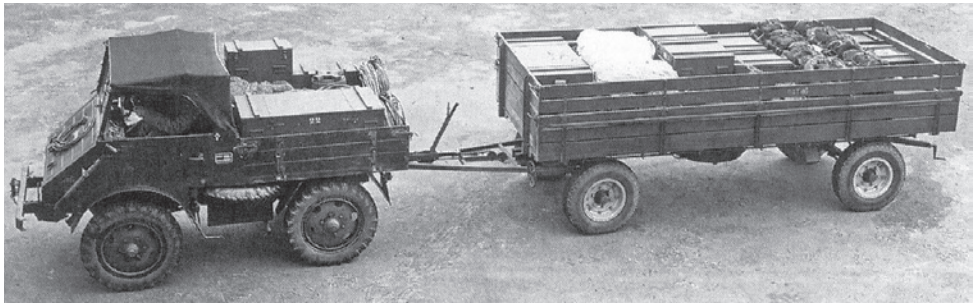
Années 1980

Groupe de construction avec Unimog Boehringer en 1985

Emploi auprès des troupes du Génie

Test d'un pont sur la Rotache à Steffisburg, photo du 1er mars 1953.

Véhicule tracteur d'un Hopto-Digger



Véhicule tracteur de la remorque pour outils

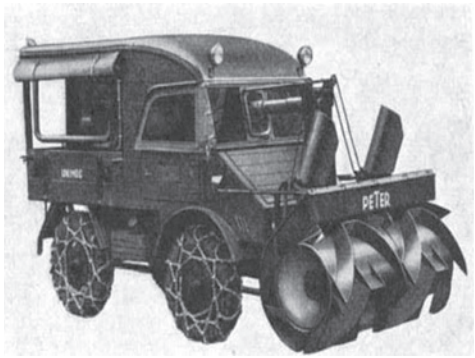
Transport de matériau d'excavation près du bois de Höragenwald à Bülach

Emploi comme engin de déneigement

Une bonne centaine d'Unimog servirent de plateforme pour divers chasse-neige et fraises à neige. Pour assurer cet emploi, le Service technique militaire retirait les véhicules des effectifs disponibles ou à la sortie d'usine et les livrait aux producteurs des superstructures. La majorité des fraises et des chasse-neige servaient au déblaiement de la neige sur les aérodromes militaires. Les autres engins étaient attribués au Corps des gardes-fortifications ou aux places d'armes et portaient les plaques de contrôle « A+ ».

Au milieu des années 1960 et en 1973, on équipa encore une cinquantaine d'Unimog avec des lames. Ils servaient au déblaiement de la neige sur les périmètres d'entreprises et des accès aux dépôts extérieurs.

Unimog 401 avec chasse-neige Beilhack à double turbine



Unimog 2010 avec fraise Peter

Unimog 401 avec fraise Rolba

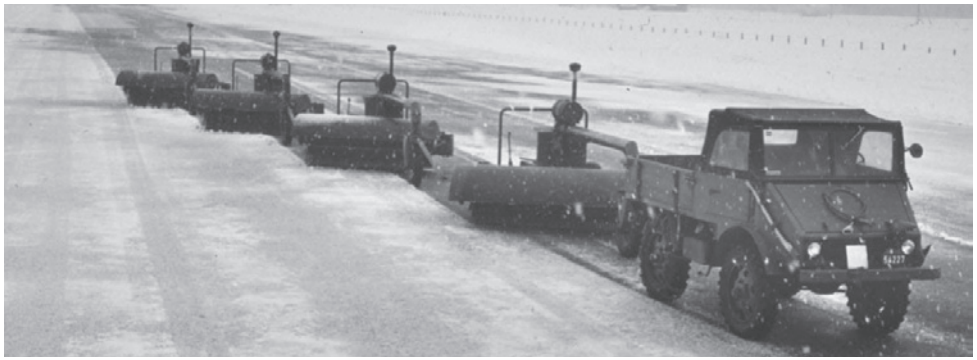
Unimog 411 avec fraise souffleuse Rolba

Unimog 401 avec cabine fermée et fraise souffleuse Rolba. On ne fit l'acquisition que de trois de ces véhicules.

Unimog 411 avec fraise Peter

Unimog 2010 avec remorque de dégivrage

Unimog 2010 avec lame Peter



Unimog 2010 avec brosses de pistes « Ammann »

La liquidation des petits Unimog

Les petits Unimog se révélèrent être des véhicules extraordinairement tenaces et de grande longévité. La première liquidation documentée eut lieu en 1959 à l'occasion de la mise aux enchères de véhicules militaires retirés du service à Thoune qui à l'époque n'était que la quatrième du genre. A cette occasion, on liquida le véhicule M+54'049 fortement endommagé par un accident ; on en obtint encore le beau prix de CHF 2 980.–. Le prochain véhicule en liquidation était également la victime d'un accident. Il s'agissait du véhicule M+54'160 dont la mise aux enchères en 1968 rapporta encore un montant de CHF 2 600.–. Au cours des douze années qui suivirent, on ne mit aux enchères qu'un total de huit autres véhicules – parmi ceux-ci un exemplaire ayant servi de banc d'essai. Ce n'est qu'à partir de 1982 que les rangs des Petits Diesels commencèrent à être plus clairsemés parce qu'à chaque réparation de grande envergure, on vérifiait si l'investissement sur des véhicules désormais âgés de plus de trente ans en valait encore la peine. Un bon quart de tous les véhicules acquis, à savoir 228 pièces changèrent de propriétaire à l'occasion des légendaires mises aux enchères à Thoune. Mais la grande majorité des véhicules fut directement vendue par les arsenaux à des commerçants ou à des particuliers, en bloc ou isolément. Le véhicule qui succéda aux petits Unimog fut le Puch G.

Remarques finales

On trouvera d'autres indications complémentaires sur le site www.dieseli.ch.

J'adresse mes remerciements à toutes les personnes qui m'ont soutenu au cours de ma collecte de renseignements. Je remercie en particulier MM. Habegger, Sigrist et Martin de la Fondation Matériel historique de l'armée suisse ainsi que MM. Wenger et Lenk de l'Office de la circulation routière et de la navigation de l'armée.

C'est très volontiers que je recevrai les indications, corrections et compléments que vous voudrez bien m'adresser à l'adresse dieseli@bluewin.ch ou à la case postale 397, 7001 Coire.

Col EMG (ret) Claudio Lazzarini
(Résumé d'un exposé que l'auteur a tenu le 22 août 2012 dans le cadre des exposés VSAM à Berthoud).

Appel à contribution

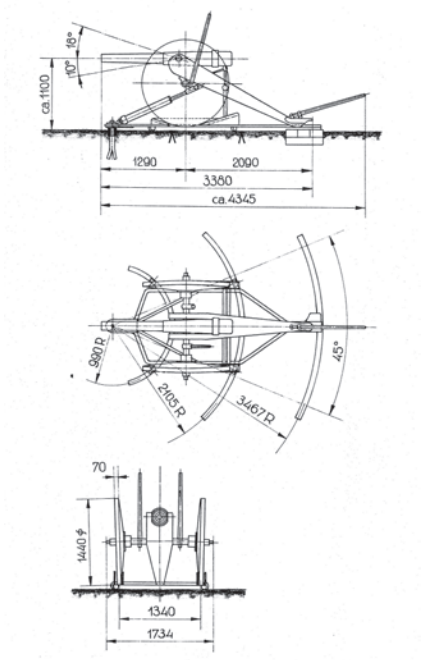
Aidez-nous à compléter les connaissances portant sur le petit Unimog et à les préserver pour la postérité. Mettez à disposition de l'auteur vos connaissances, vos anecdotes, les images et documents que vous avez en votre possession. L'original des photographies et des documents envoyés vous sera retourné. Merci beaucoup !

Un canon de 8,4 cm à équipement particulier

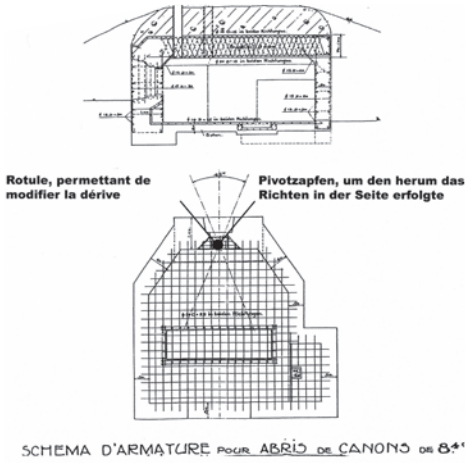
dans la collection du matériel historique

Le canon 8,4 cm fretté de Krupp a été introduit en 1879 dans notre armée et a donc reçu la désignation de « Canon 8,4 cm de campagne ordonnance 1879 », mais il était parfois aussi appelé « Canon 8,4 cm 1880 ». Lorsque l'on chercha, dans les années 1898 à 1902, à remplacer cette pièce par un modèle plus moderne disposant du recul du tube ou au moins d'un système de freinage, on n'avait pour choix que des types de pièces d'origine étrangère. Afin de donner également aux ateliers fédéraux de construction (A+CT) à Thoune la possibilité de soumettre une offre, on leur confia le mandat de développer un système de recul pour le canon de 8,4 cm existant. Après une évaluation minutieuse et une discussion longue et controversée, la Suisse décida en 1903 d'importer le bien connu canon 7,5 cm de campagne 1903 de Krupp équipé d'un système moderne de recul et de freinage sur affût.

Durant la Première Guerre mondiale, l'armée souffrait d'un manque important en matière d'armes d'artillerie. Comme une partie des anciennes pièces de 8,4 cm liquidées se trouvaient encore dans les dépôts, avec un nombre limité de munitions adéquates, on se souvint du système de frein sur pivot qui naguère avait été développé par les ateliers fédéraux de construction de Thoune.



Esquisse des gabarits de la pièce sur son cadre à pivot

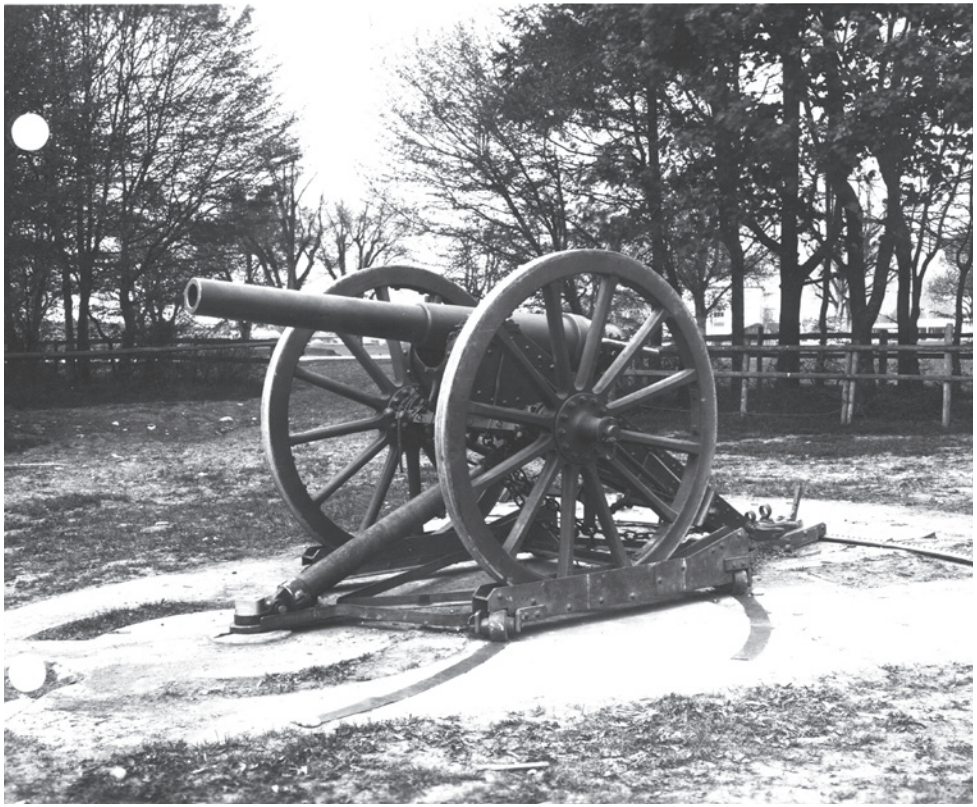


Esquisse originale de l'abri datant de l'année 1915

Afin de pouvoir utiliser ces pièces, on fabriqua au cours de la Première Guerre mondiale un total de 138 cadres de pointage à frein sur pivot. A cet effet, on conçut également un type de fortin particulier.
L'engagement de ces pièces, qu'on appelait « pièces de bataillon », était de la responsabilité des commandants des brigades d'infanterie ou des commandants de régiment. On ne disposait que de munitions shrapnell avec fusée mécanique qu'on engageait contre l'infanterie attaquant en masse, jusqu'à une distance d'environ 2,2 km.

Comme le manque d'armes utilisables, observé au cours de la Première Guerre, se répéta au cours de la Seconde Guerre mondiale, un nombre un peu moins important de ces pièces de 8,4 cm, toujours disponibles, fut à nouveau engagé dans les positions de l'infanterie, mais cette fois uniquement pour le « renforcement de la défense antichar ».

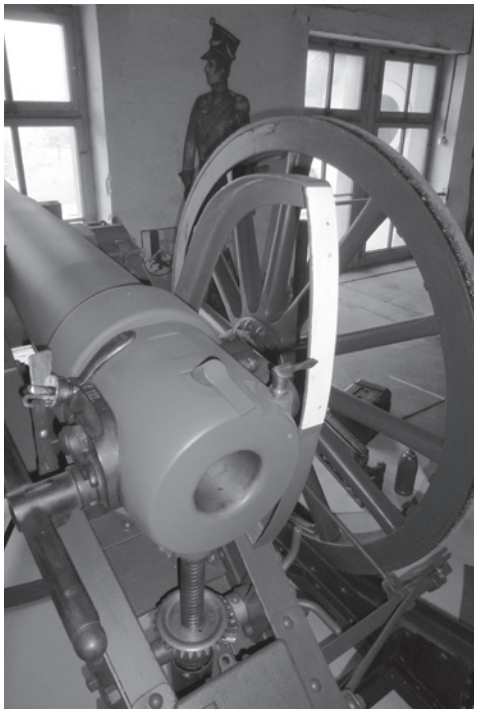
Le système de frein à recul comprenait un cadre de pointage pour la pièce dont l'affût équipé du cylindre de freinage était fermement relié au pivot ancré (bétonné) dans le sol. Afin de faciliter le pointage en dérive, on avait disposé, sur le sol préparé à cet effet, des bandes métalliques de roulement. La crosse de l'affût était conduite et pointée sur une crémaillère.



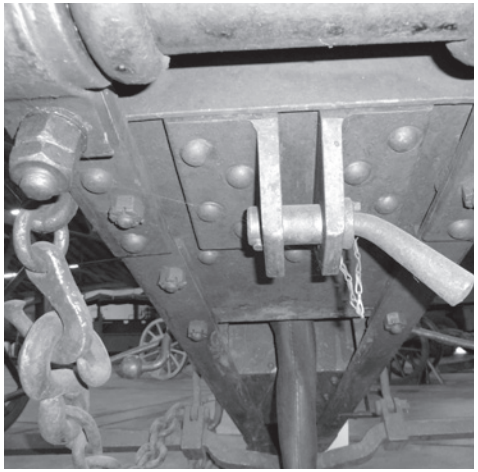
Canon 8,4 cm ordonnance 1879 en position sur cadre à pivot

A une époque inconnue (mais probablement au cours de la Première Guerre mondiale), et afin de simplifier la manipulation des fantassins engagés dans l'équipe de pièce, on renonça aux instruments de pointage habituels ainsi qu'aux tables de tir qui y étaient nécessaires. On fixa, à droite sur le cadre de l'affût, un « arceau de pointage » sur lequel un curseur indiquait l'élévation des buts préparés.

La partie des pièces de 8,4 cm qui était destinée à cet engagement fut munie, sous l'affût, d'un équipement de fixation pour le cylindre de frein. Dans les collections, on ne rencontre aujourd'hui guère plus de pièces sans cette fixation.



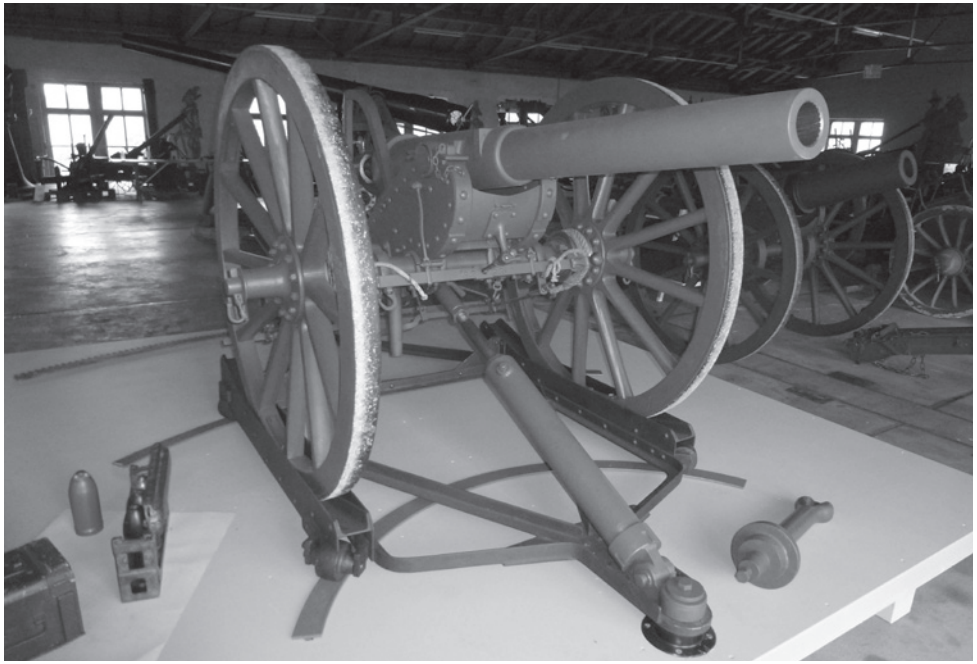
Arceau de pointage avec curseur pour l'élévation



Fixation pour le cylindre de frein apposée ultérieurement sous l'affût

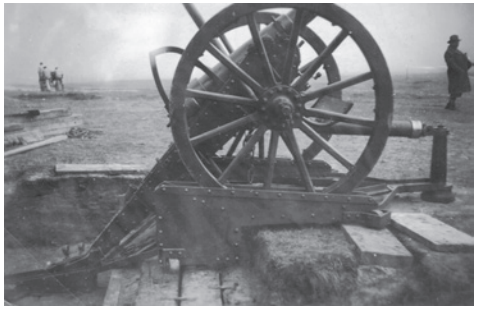
D'heureuses circonstances firent qu'un tel cadre à pivot ait pu être conservé dans le matériel historique. On réussit, au cours de l'année passée, à le compléter avec le cylindre de frein à pivot original et la rotule qui faisait partie du système.

Comme la pièce adéquate, équipée sous son affût, avec la fixation pour le cylindre de frein à pivot et l'arceau de pointage, était également disponible, l'idée germa rapidement de monter tout cet équipement sur une plateforme mobile. Grâce à l'engagement important de MM. Heinz Bhend, Yves Blanc et Fritz Steuri, collaborateurs de la Fondation HAM, les travaux de préparation et le montage purent être achevés à temps pour la conférence du 25.4.2012 du brigadier (ret) Jürg Keller sur la fortification de Morat. Cela était particulièrement intéressant parce que les deux fortifications de Morat et du Hauenstein étaient équipées, au cours de la Première Guerre mondiale, de nombreuses « pièces de bataillon » de ce genre.



Canon 8,4 cm 1879, monté sur une plateforme mobile, avec dispositif pivot complet. La rotule bétonnée dans les positions est posée devant la pièce.

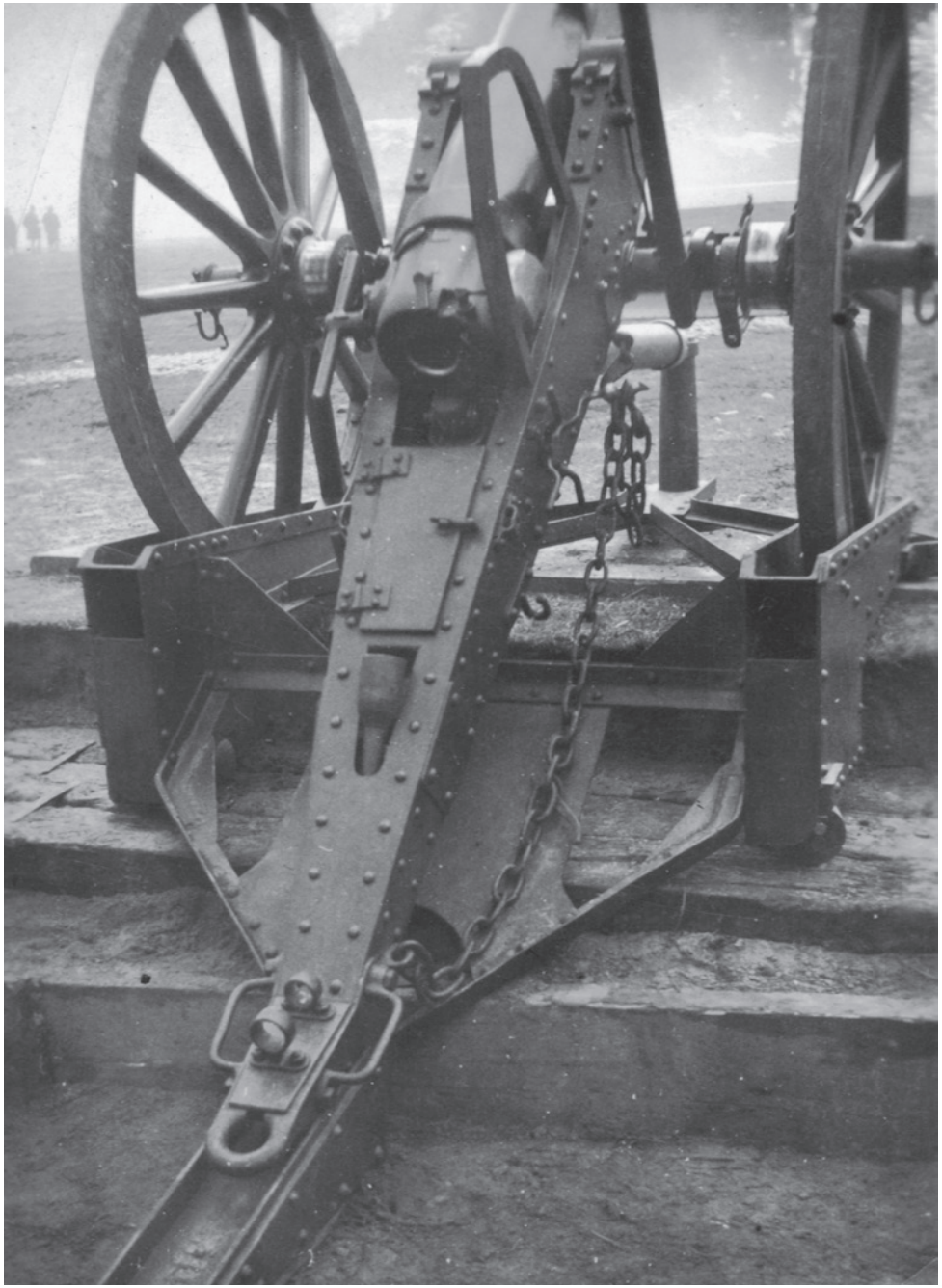
Quant à l'objet désormais présenté dans la collection d'artillerie sise à l'étage supérieur du manège, il devrait s'agir du seul spécimen conservé.



Dispositif de pointage sur pivot pour de grandes élévations

Un autre bienfait du hasard nous permit de trouver des photos montrant les essais d'un cadre à pivot 1926 modifié sur l'Allmend d'Andermatt. Cette exécution était prévue pour le tir à grande élévation; en raison de l'absence des bandes de roulement et de la crémaillère, elle donne une impression extrêmement sommaire. Nous ne disposons malheureusement pas d'autres informations en la matière.

Texte : Henri Habegger
Illustrations : l'auteur et les archives de la Fondation HAM



Dispositif de pointage sur pivot pour de grandes élévations

La transformation du bâtiment 118 est terminée

Dans le cadre des transformations, à Thoune, l'ancien magasin à fourrage qui servit plus tard de dépôt de pneus (bâtiment 118) est destiné à abriter la collection de l'équipement personnel. Les travaux d'aménagement sont désormais achevés et le bâtiment a pu être remis par les organes de construction à la Fondation HAM. Les ateliers des menuisiers et des selliers, situés au sous-sol, avaient déjà pu être occupés au milieu de l'année. Avant que les salles des collections prévues au rez-de-chaussée et à l'étage supérieur puissent être occupées, il avait fallu attendre l'achèvement des travaux d'assainissement de l'extérieur et du toit décidés ultérieurement par les organes de construction du DDPS.

Un monte-charge dessert le bâtiment du sous-sol à l'étage supérieur en passant par le rez-de-chaussée.

Les travaux de préparation pour l'important déménagement de l'ancien bâtiment situé à la Uttigenstrasse ont bien avancé. En raison de visites annoncées en grand nombre, il a fallu maintenir l'exploitation à l'ancien emplacement. Après la visite de l'IC trm, le 18 octobre 2012, celui-ci a cependant été fermé pour les visiteurs.

La Fondation HAM se réjouit de pouvoir présenter aux visiteurs intéressés, dès le mois de mai 2013, la collection de l'équipement personnel dans ses nouveaux locaux. Dans l'intervalle, ne seront à disposition des visiteurs que le domaine de collection de Berthoud ainsi que celui de Thoune, à savoir la halle Fred Heer (collection de chars), la collection d'artillerie, la collection DCA et la collection antichars.

Le bâtiment de la collection de l'équipement personnel dans le périmètre de l'ancienne Régie des chevaux, désormais achevé.

Le bâtiment de la Uttigenstrasse ayant auparavant abrité la collection de l'équipement personnel

Henri Habegger