

M. LE MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE
Direction de la Justice Militaire et de la Gendarmerie
- Sous-Direction de la Gendarmerie -

Bureau Technique à PARIS.

OBJET : Réalisation d'une moto de poursuite armée, par le Capitaine
DEBRAIS.

I.- CONSIDERATIONS GENERALES -

A.- Intérêt de l'étude - son opportunité.

- 1°)- L'étude fournie par le Capitaine DEBRAIS correspondant à une nécessité du moment : poursuite et arrestation de mal-fauteurs fuyant à bord d'une voiture automobile.
- 2°)- Il est certain que la Gendarmerie et la Police ne disposent actuellement d'aucun moyen efficace qui soit capable d'obliger une automobile à s'arrêter et celle-ci, même poursuivie, ne se heurte à un barrage organisé, constitué au moins par une herse.
- 3°)- D'autre part, même la herse n'arrête pas toujours le gangster hardi qui, tentant le tout pour le tout, fonce sur le barrage et essuie des coups de feu généralement mal ajustés.
- 4°)- Il s'imposait donc de chercher un moyen actif d'obliger un automobiliste à stopper sur une route non barrée.
Le travail du Capitaine DEBRAIS, d'une opportunité incontestable, arrive à son heure.

B.- La réalisation -

- 1°)- Le principe adopté : mettre le véhicule poursuivi hors d'état de continuer sa route, par l'usage du feu. D'où : nécessité du tir en cours de poursuite.

2°)- Réalisation mécanique -

- armement : 1 ou 2 pistolets-mitrailleurs fixés de part et d'autre de la fourche d'une moto solo rapide, à 30 centimètres du sol.
- Commande, depuis le guidon, par étrier, bowden et poignée.
- berceau -support ; Voir l'exposé du Capitaine DEBRAIS et les photographies jointes.

NOTA : Le poids de 23 Kgs. (pour deux armes), ajouté à la fourche avant peut paraître compromettre la maniabilité de la moto (quoique concourant à la stabilité).

Mais il est susceptible d'être réduit par l'utilisation de pièces en duralumin (berceau en duralumin fondu, par exemple).

3°)- Le système préconisé paraît à première vue intéressant, mais présente, pour les populations, un danger certain.

Il appelle quelques remarques sur ses conditions d'emploi.

II.- ETUDE DU SYSTEME REALISE -

a)- Inconvénients -

- Proviennent uniquement du danger qu'offre pour les populations la dispersion du tir (usagers de la route, travailleurs des abords de la chaussée ou des champs).
- Ce danger impose donc au conducteur de la moto certaines servitudes auxquelles il doit obligatoirement se soumettre, pour l'ouverture du feu, afin de limiter au maximum les risques courus par des personnes autres que les malfaiteurs poursuivis.

b)- détermination de ces servitudes - c'est à dire, par voie de conséquence, des conditions d'ouverture du feu, en particulier des distances maxima et optima auxquelles le tir peut-être déclenché.

- Le danger et l'efficacité du système proposé résident dans la :

: Précision du tir :
:-----:

- Il...

- Il s'agit donc de déterminer les facteurs qui peuvent influencer cette précision.
- La dispersion du tir provient :
 - 1)- de la dispersion propre à l'arme,
 - 2)- de la dispersion due au support (ou au tireur, dans le cas de tir à bras franc)
 - 3)- dans le cas de la motocyclette, des vibrations de la fourche sur laquelle les armes sont fixées.
 - Ces vibrations elles-mêmes dépendent de l'état de la chaussée, du degré de gonflement des pneus, etc... c'est-à-dire de causes indépendantes de l'arme et de son support.

Conséquence :

Il apparaît donc comme absolument nécessaire si l'on veut porter un jugement sain sur le système préconisé, fixer les obligations qu'il impose, déterminer les conditions d'ouverture du feu, d'étudier expérimentalement l'amplitude de la dispersion du tir au cours de la poursuite.

Remarque :

- Seule importe la dispersion latérale.
- Nous ne nous occuperons pas de la dispersion en hauteur elle n'offre qu'un danger très réduit.

Dispersion en hauteur :

Dispersion en hauteur.

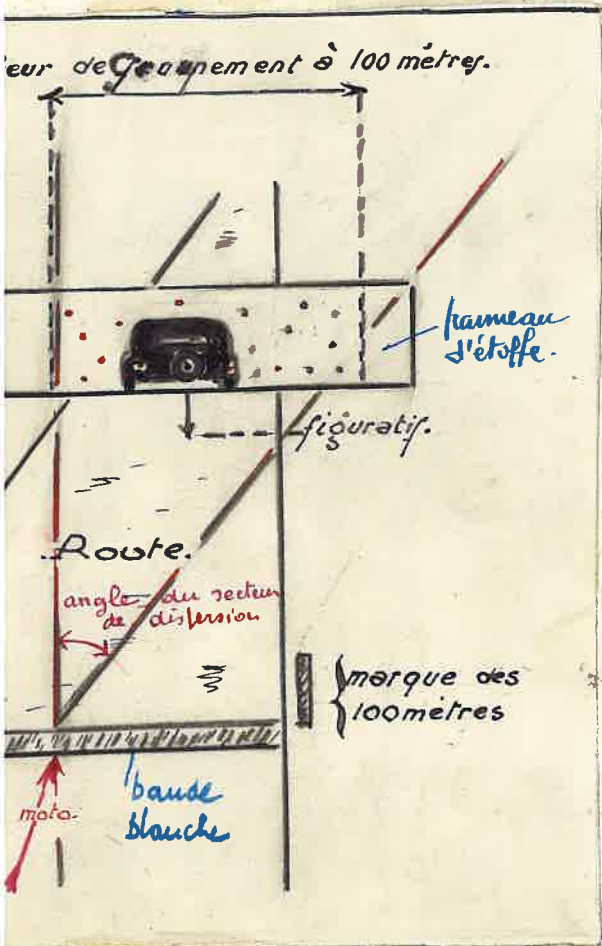


faible importance, au point de vue du danger couru par les populations, de la dispersion en hauteur.

faible importance, au point de vue du danger couru par les populations, de la dispersion en hauteur.

DETERMINATION EXPERIMENTALE DE L'ANGLE DU SECTEUR DE DISPERSION

LATERALE, LA MOTO ETANT EN MARCHÉ A L'ALLURE DE POURSUITE -



- 1/- Tendre en travers d'une route permettant une allure rapide, un panneau d'étoffe portant au centre le figuratif grandeur réelle d'une voiture-type (II CV. Citroën, par exemple).
- 2/- Lancer la ^{moto} motocyclette de manière à ce qu'elle atteigne à 100 mètres du panneau une vitesse fixée : par exemple 70 kilomètres-heure.
- 3/- A 100 m. du panneau (bande blanche tracée sur la route) et en marche, ouvrir le feu en essayant de pointer sur le figuratif.
- 4/- Epuiser un chargeur de "MAS-1938" (quelques secondes).
- 5/- Stopper.
- 6/- Mesurer sur le panneau d'étoffe la largeur maximale du groupement.
- 7/- Déterminer graphiquement (par report à l'échelle) l'angle du secteur total de dispersion.

- Ce secteur total est la zone battue par le transport de feu (compté tenu de la dispersion propre de l'arme occasionné par les trépidations).

