

Les défaillances de l'homme dans les équipages de chars

Autor(en): **Beck, M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **108 (1963)**

Heft 4

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-343152>

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.

à déclarer qu'ils possédaient beaucoup mieux, mais sans dire quoi, sans doute la détection des satellites sur orbite, laquelle n'est plus à la vérité un secret, de même que celle des explosions atomiques. — Cependant il est possible que dans leur série de « Cosmos », qui orbitent à peu près aux mêmes altitudes que ceux des catégories similaires américaines, il existe des engins précurseurs des types utilitaires ou d'observation et de reconnaissance à caractère militaire.

* * *

En fin de 1962, la situation se présente donc d'une manière quelque peu contradictoire. D'une part, il existe des avances marquées de chaque côté; d'autre part, les tendances ont l'air de se rapprocher, mais cela d'une manière très générale. L'U.R.S.S. est en tête dans les vols orbitaux avec un passager; les U.S.A. dans de nombreux domaines, aussi bien celui de l'exploration systématique que celui des engins utilitaires et militaires. C'est encore dans ces dernières catégories qu'ils paraissent avoir le plus poussé leurs techniques, pour leurs satellites d'emploi civil et militaire (météorologie, transmissions, etc.), ou pour ceux d'usage purement militaire et à caractère secret (détection et reconnaissance vers le sol, appareil de chasse spatial).

J. PERRET-GENTIL

Les défaillances de l'homme dans les équipages de chars¹

INTRODUCTION

L'adaptation de l'homme à la mission qui lui est dévolue est, dans notre armée, d'une importance capitale. Les progrès

¹ Traduction d'un article de l'ASMZ (décembre 1962).

techniques exigent un nombre accru de spécialistes et ceux-ci doivent être formés avec soin dès l'école de recrues. Le matériel que nous leur confions est en général fort coûteux, et son utilisation efficace dépend, dans une situation grave, des aptitudes et de la formation du soldat.

Le problème des aptitudes — et celui dès lors de la répartition dans les diverses armes — est d'abord du ressort des officiers de recrutement. Ils disposent en général d'une vaste expérience et d'une grande connaissance des hommes, mais ils doivent juger le conscrit en peu de temps et sur la base de données limitées. Des examens techniques supplémentaires, notamment pour les soldats de carrière, complètent leur travail et leur permettent de modifier la répartition des candidats avant l'école de recrues. Cependant, il est impossible d'appliquer semblable procédé à toutes les armes, car les aptitudes requises n'apparaissent pas dans la vie civile.

Citons pour exemple les examens d'aptitude d'environ 4000 candidats chauffeurs provenant de toute la Suisse, munis presque tous d'un permis de conduire civil valable, et dont plus de 12 % ont dû être déclarés inaptes parce qu'ils étaient en majorité « prédisposé à l'accident ».

La question des aptitudes englobe non seulement les capacités techniques, mais touche à la personnalité tout entière, aux dispositions physiques, intellectuelles et mentales du candidat. Nous nous trouvons ainsi au point de rencontre de la médecine somatique, de la psychiatrie, de la psychologie de l'inconscient et de la psychologie appliquée. Seule une étroite collaboration de toutes ces spécialités donnera de bons résultats.

APTITUDES REQUISES DANS LES TROUPES BLINDÉES

Les hommes de l'équipage d'un char blindé sont absolument solidaires les uns des autres. La défaillance de l'un seulement d'entre eux peut avoir des effets catastrophiques. Il tombe donc sous le sens que les hommes qui courent des risques ne doivent pas être détectés après un échec réel mais exclus bien avant par des moyens appropriés.

Les qualités qu'on exige des occupants d'un blindé sont à nulle autre comparables. Les exigences physiques et psychiques sont ici exceptionnellement élevées et requièrent de robustes constitutions. Il faut supporter le bruit, les secousses, les gaz d'échappement, le manque d'espace vital et cela pendant des heures entières. La question de la peur, celle du handicap psychique et du manque de caractère peuvent être déterminantes. Outre cela les fonctions attribuées à chacun des membres de l'équipage supposent des aptitudes supplémentaires que l'on pourrait énumérer comme suit :

- *Pointeur* : perception sans défaillance, don de l'observation, intelligence pratique et technique, mobilité et caractère consciencieux.
- *Chauffeur* : pas de prédisposition aux accidents, réflexes équilibrés, bonne maîtrise du véhicule, sens de l'espace, endurance, assurance.
- *Chargeur* : force et adresse physiques, endurance et assurance.

LA QUESTION DE LA PEUR

Avant de décrire notre méthode d'examen, qu'il nous soit permis de faire quelques remarques sur la question, capitale en l'occurrence, de la peur. Chacun a éprouvé le sentiment de l'angoisse, et ce souvenir n'est pas toujours des plus agréables. Les causes de la peur ont été amplement établies par la psychologie et la psychiatrie.

La peur est en soi un sentiment difficile à définir et c'est en outre un phénomène fort variable, en intensité et en fréquence. Dans les cas bénins, on peut observer quelquefois un accroissement de l'attention et des réflexes. Mais le plus souvent les sentiments d'angoisse vont porter atteinte aux capacités et au rendement du sujet et provoquer des troubles physiques et psychiques. La disposition à l'angoisse est déterminée par de nombreux facteurs, parmi lesquels on peut citer la névrose, la tendance à la dépression ou l'angoisse innée. L'examen devra, par des moyens adéquats, mettre en lumière

ces prédispositions et en prévoir les manifestations possibles sur le plan de la personnalité.

La contrainte extérieure peut provoquer diverses formes de peur :

- Peur sournoise, sous forme de découragement, se manifestant par la diminution, sinon la disparition, de la volonté combative. Sorte de paralysie, lorsque la peur envahit le sujet. Celle-ci le prive de ses réflexes, de la faculté de penser, et le met hors de combat.
- Effroi qui perturbe au-delà du temps limite le comportement de l'individu.
- Panique accompagnée de troubles physiques, donc perte du contrôle du véhicule, et fautes de conduite.

Dans un char, diverses circonstances peuvent déclencher des sentiments de peur. Mais on peut y remédier par certaines mesures adéquates :

- Peur provoquée par l'impossibilité de fuir. Fuite signifie trahison de l'équipe; elle ne laisse à l'homme réduit à ses propres moyens aucune chance de survie. On peut remédier à cette réaction en exaltant la confiance du soldat dans ses propres moyens de protection et de défense: blindage, armement, camouflage, infanterie de soutien, etc.; par des exercices et des démonstrations appropriés.
- Angoisse par suite du manque de confiance dans l'équipage ou en soi. Ici aussi il est possible d'agir par des exercices d'équipe sous la direction de chefs capables. Dans ce cas, il peut subsister chez l'homme des traces d'angoisse.
- Claustrophobie. Cette angoisse, bien connue des neurologues, est difficile à détecter. Seule l'épreuve du combat offrirait de bons critères, mais il est souhaitable qu'on ne soit pas réduit à cette extrémité.
- Peur normale d'un sujet sain qui se sent menacé d'un danger mortel. Cette peur, légitime, mobilise l'organisme pour le combat ou pour la fuite. Le char d'assaut offre malheureusement peu de possibilité de compensation par le mouvement.

LA MÉTHODE D'EXAMEN

Pour un premier essai de sélection des troupes blindées, il a paru opportun d'appliquer la méthode précédemment employée dans le cas des chauffeurs. Il s'agit d'examens d'aptitudes qui passent en revue trente hommes par demi-journée. Le premier souci des examinateurs est de déceler une éventuelle prédisposition aux accidents chez le conducteur. Un examen psychiatrique simultané, mais indépendant, des mêmes cent recrues chauffeurs de char avait pour but d'établir dans quelle mesure les résultats des examens collectifs étaient valables en ce qui concerne la peur.

L'examen est centré sur l'ensemble de la personnalité de l'individu; on la compare ensuite aux exigences de base. On utilise, pour analyser la personnalité, un jeu de tests qui correspond à trois types de diagnostics: appréciation de la personnalité de l'homme au cours d'une conversation et à l'occasion de certains travaux, épreuves pratiques de capacités (qui ne dépendent pas du chef examinateur) et enfin analyse de la psychologie de l'inconscient selon des critères spéciaux. Cette méthode comparative permet de corriger les résultats divergents; elle éclaire la personnalité sous plusieurs angles; elle permet enfin une interprétation plus sûre des tests isolés.

Malgré des moyens inévitablement limités par le caractère collectif de l'examen, la méthode décrite plus haut a donné des résultats convaincants. Par exemple, sur les 1033 recrues chauffeurs qui ont été examinées l'année dernière, 98 candidats se sont révélés prédisposés aux accidents. Les 23 recrues qui présentaient les cas les plus graves ont été mutées. Sur les 75 hommes qui sont restés à l'instruction, 51 hommes ont confirmé pendant leur école de recrues le résultat négatif des tests, soit qu'ils aient provoqué par leur faute des accidents, soit qu'ils aient été déclarés inaptes par leurs supérieurs.

Les questions les plus diverses, touchant à l'aptitude des hommes, peuvent être résolues par un examen de l'ensemble

de la personnalité. Il faut d'abord, bien entendu, définir d'une manière très précise les qualités requises, car ce sont elles qui servent de critère. Ensuite seulement on pourra modifier ou perfectionner une méthode d'examen, centrée par exemple sur la question de l'angoisse.

RÉSULTATS DE L'EXAMEN PSYCHOLOGIQUE

98 recrues de l'ER blindés 222 ont été examinées en trois groupes. Voici quelques résultats parmi un grand nombre d'observations.

La comparaison des professions nous fournit déjà d'importants éléments d'appréciation. Les étudiants forment quantitativement un groupe très nombreux représentant 36 % de l'ensemble, ce qui, vu les exigences physiques et psychiques que supposent les armes blindées, apparaît plutôt comme un facteur défavorable. En revanche on n'a relevé que peu de cas d'intelligence limitée.

Dans la majorité des cas, on trouve des natures peu développées au point de vue caractérologique. C'est en tout cas ce qu'a révélé l'examen d'environ 4000 chauffeurs. Il s'agit d'instables, de candidats qui manquent de confiance en soi et au caractère peu développé. Ceux-ci sont par nature plus exposés aux influences extérieures et ont une tendance marquée à la peur. On a décelé dans 9 cas une nette prédisposition à l'accident. L'un des candidats a dû être par la suite examiné médicalement. Ces hommes ne doivent pas être recrutés comme chauffeurs de chars.

Enfin chaque homme a été examiné en fonction des qualités exigées du pointeur, du conducteur et du chargeur, sans pour autant que ces exigences aient été préalablement définies avec exactitude. La liste suivante a une valeur d'approximation :

- Pointeur: bonnes aptitudes, 26 hommes.
- aptitudes moyennes, 57 hommes.
- aptitudes douteuses, 15 hommes.

- Conducteur: bonnes aptitudes, 7 hommes.
 aptitudes moyennes, 51 hommes.
 aptitudes douteuses, 40 hommes (parmi
 eux 9 cas prédisposés à l'accident et 14 cas
 limite).
- Chargeur: bonnes dispositions, 22 hommes.
 aptitudes moyennes, 73 hommes.
 aptitudes douteuses, 3 hommes.

CONCLUSIONS

- Notre méthode d'examen ouvre des voies nouvelles, qui s'écartent notablement des méthodes en usage dans d'autres armées.
- La collaboration de la médecine et de la psychologie, aussi bien dans la définition des exigences requises que dans celle des examens d'aptitudes, est nécessaire à de bons résultats.
- La concordance entre les résultats des tests psychologiques d'ensemble et des examens psychiatriques individuels prouve l'opportunité de telles mesures.
- Les examens d'aptitude doivent être passés avant l'école de recrues et selon des méthodes semblables à celles utilisées cette année pour l'ensemble des chauffeurs.
- Les frais matériels sont minimes en comparaison de l'accroissement des aptitudes au combat et de la force offensive des troupes blindées. Il faut tenir compte également de l'économie du matériel et de la diminution des accidents.
- Cette méthode peut s'appliquer aussi à la sélection d'autres troupes spécialisées où la défaillance d'un seul homme peut entraîner de lourdes conséquences.

Major M. BECK