

# Chronique suisse

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **115 (1970)**

Heft 1

PDF erstellt am: **02.07.2024**

## **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 choix de notre futur chasseur-bombardier Le MILAN : un fait nouveau**

« Cent fois sur le métier remettez votre ouvrage » conseillait Boileau. C'est peut-être ce que devraient faire les autorités de notre pays responsables du choix de l'appareil destiné à remplacer les 200 *Venom* qui devraient quitter nos escadrilles d'ici 1975. Certes, à fin août dernier — après quelque trois ans d'études — le Conseil fédéral avait fait connaître une première décision : le *Fiat G 91 Y* et le *Corsair II A 7 D* ont été retenus en concurrence.

### *Un appareil « inadéquat »*

Cette décision n'a pas l'heur de plaire à tout un chacun et surtout pas à de nombreux spécialistes de l'aviation. Même aux Etats-Unis, le général John P. McConnel, chef d'état-major de l'armée américaine, n'a pas mâché ses mots à l'égard du *Corsair*. « Cet appareil, a-t-il déclaré, s'est révélé inadéquat pour la plupart des besoins de l'armée américaine. »

Pouvons-nous, en Suisse, en tirer un meilleur parti ? C'est à répondre à cette question que le lt-colonel Eddy Bauer s'est attaché dans un article paru dans la *Feuille d'Avis de Neuchâtel* du 8 octobre écoulé.

Relevant qu'il se passera encore plusieurs années avant que ce chasseur-bombardier figure à l'ordre de bataille de notre aviation, le lt-colonel Bauer n'hésite pas à affirmer que, dans ces conditions, le *Corsair* « sera encore plus inadéquat » pour nous. A cela, il faut ajouter le coût élevé de l'appareil — quelque dix millions de francs — montant déjà coquet, auquel il convient d'ajouter son « helvétisation », c'est-à-dire son adaptation à des conditions particulières (pistes courtes, cavernes, etc.).

### *Une invention suisse*

Le *Fiat* présente un net avantage sur l'avion américain : son coût est très sensiblement inférieur, mais il a les mêmes caractéristiques : celles que les spécialistes déplorent justement. Or, comme l'enjeu est d'une certaine importance — 130 millions de francs, dit-on — il semble bien qu'il conviendrait d'étudier avec une certaine attention la proposition du *Milan*, de l'entreprise Marcel Dassault. Certains journaux de Suisse allemande et de Suisse romande ont présenté cet appareil. Il justifie ici quelques informations. Le *Milan* est en fait un *Mirage 5*, modifié par une invention des ateliers fédéraux d'Emmen : l'adjonction, dans le nez du fuselage, d'une paire de « moustaches » (ailettes escamotables de 99 cm d'envergure et de 30 cm de profondeur). Cette modification permet au *Milan* d'atterrir et de décoller plus court et que le *Mirage 5* et que le *Corsair*. Il peut également virer plus sec. Ce sont là des qualités qui sont essentielles pour des appareils devant évoluer dans notre pays tourmenté.

Dès qu'il a escamoté ses « moustaches », le *Milan* recouvre toutes ses qualités d'avion supersonique : il atteint une vitesse de 2120 km/h en altitude, ce qui traduit une grande possibilité d'échapper à la chasse ennemie. Le *Fiat G 91 Y* doit se contenter, lui, de 1015 km/h. La vitesse ascensionnelle à basse altitude est de 204 m/sec sans bombes (130 avec bombes) contre 95 m/sec (58 m) pour le

*Fiat*. Ces chiffres mettent en évidence ses possibilités d'échapper à la chasse ou de prendre une position favorable en combat. Il semble donc que ni le *G 91 Y*, ni le *Corsair* ne peuvent assumer un rôle important dans la défense aérienne. Leur propre défense est même insuffisante, ce qui contraint à utiliser une couverture aérienne.

L'insuffisance de la motorisation du *Fiat* entraîne une faible accélération pendant le roulement avant le décollage. Les artifices créés (aérodynamisme « basse vitesse ») n'ont pas résolu entièrement le problème. C'est ainsi qu'à 500 m d'altitude, le *G 91 Y*, avec 4 bombes, exige 1600 m de roulement alors que 950 m suffisent pour le *Milan*.

Les améliorations « moustaches » apportées au *Mirage* ont conduit les Belges à retenir le *Mirage 5*, et les constructeurs franco-britanniques du *Concorde* à adapter l'invention helvétique à leur appareil.

En outre, alors que le *G 91 Y* a quatre points d'accrochages extérieurs, le *Milan* en a sept, lui permettant non seulement d'emporter un poids de bombes deux fois supérieur, ou presque, mais encore 1000 litres de carburant externe.

#### *Un coût « raisonnable »*

Alors même que le *Milan* présente des possibilités opérationnelles supérieures à celles du *G 91 Y*, son coût est sensiblement le même. Les prix annoncés sont de 6 millions pour le *Fiat*, de 10 millions au moins pour le *Corsair* et de 8 millions pour le *Milan*.

Ce dernier prix comprend cependant déjà « l'helvétisation » de l'appareil, un système de navigation et de tir complet avec performances garanties sans aucune participation suisse aux frais de développement.

Enfin, et cela n'est pas négligeable, le *Milan* peut facilement être construit sous licence en Suisse ; en utilisant notamment les outillages de *Mirage III S*, l'industrie de notre pays peut aussi le construire. Il en irait différemment pour l'appareil italien, tout l'outillage devant être créé.

A ces éléments, il conviendrait d'ajouter les facilités d'entretien, de logistique, d'instruction du personnel, qui ne manqueraient pas d'avoir des répercussions heureuses sur les plan personnel et financier.

#### *Fait nouveau*

Certes, on ne saurait tout attendre de la « solution *Milan* ». La firme Dassault, en vendant ses enfants, ne le fait pas pour les beaux yeux de maman Helvetia. Elle est une entreprise commerciale — comme Fiat et Light Temco Voregl. Elle produit pour vendre. Il n'en demeure pas moins que les qualités intrinsèques du *Milan* mériteraient largement d'être examinées avec attention. L'apparition du *Milan*, comme le relève le Lt-colonel Bauer, est un *fait nouveau important*. « En présence des intérêts supérieurs de la défense nationale et de l'importance des dépenses à engager dans cette affaire, il serait absolument inadmissible qu'en arguant de la chose jugée, nos autorités militaires et politiques refusassent de faire procéder à cet examen. »

On a bien attendu trois ans pour en arriver à l'alternative *Fiat-Corsair*. On peut, sans aucun doute, consacrer quelques mois supplémentaires pour examiner objectivement le *Milan*.

J. C.

## **Journée de la presse à la Div méc 1 au CR 1969**

La conduite et la préparation au combat des divisions mécanisées posent des problèmes nouveaux, qui ne peuvent être résolus en se fondant uniquement sur la pratique et la tradition résultant des anciennes structures de nos grandes unités d'avant la réorganisation de 1961. La juxtaposition des proportions des armes et des services le montre clairement : alors que la division d'infanterie comprend 50 % de fantassins comme masse de manœuvre et 50 % de spécialistes qui les appuient, la division mécanisée comprend 80 % de troupes spéciales de combat et de soutien contre 20 % de fusiliers.

Conçue pour le combat offensif, force de frappe du commandant de corps d'armée, la division mécanisée doit pouvoir, en toute circonstance et dans les moindres délais, être amenée à l'ennemi au bon moment et en pleine possession de sa « force combative ». Il appartient à son état-major de préparer les engagements probables et de se tenir continuellement au courant de la situation du soutien. Une telle préparation ne s'improvise pas, étant donné l'ampleur et la complexité des moyens matériels : une division mécanisée comprend quelque 15 000 hommes et plus de 3000 véhicules à moteur. Dans un bataillon de chars, par exemple, un tiers du personnel est affecté à des tâches logistiques, telles que la préparation et l'acheminement de la subsistance, des carburants, des munitions, du courrier postal, l'entretien et la réparation du matériel.

Un état-major de division mécanisée doit donc pouvoir rapidement régler les mouvements des subdivisions, coordonner sur le champ de bataille la manœuvre des éléments de choc, l'intervention à leur profit des appuis de feu — artillerie et aviation notamment — maintenir des liaisons sûres entre les différents échelons de commandement et veiller au fonctionnement ininterrompu de l'appareil logistique. Pour être à la hauteur de ces multiples tâches, pour en assurer notamment une parfaite coordination — dont les transmissions constituent l'élément essentiel — l'état-major et les troupes du quartier général doivent être entraînés chaque année dans des exercices adaptés aux particularités de la division mécanisée. C'est à l'un de ces exercices cadres que la presse a été conviée durant le CR 1969 de la Division mécanisée 1. Tout en suivant le déroulement de l'exercice, les journalistes purent visiter diverses cellules de travail du PC 1, établi à Villars-les-Moines, et assister à des attaques terrestres et aériennes de celui-ci, engageant ainsi les troupes de défense et la DCA. Ils eurent aussi l'occasion de voir à l'œuvre, pour la première fois, un détachement de chiens affectés à une unité d'armée.

Ce fut une journée moins spectaculaire peut-être que d'autres, mais très évocatrice de la complexité et de la variété des domaines d'activité d'un état-major d'une unité d'armée mécanisée.

J. C.

### Information

#### **En juin 1970, Payerne accueillera les Journées suisses de sous-officiers**

Tous les cinq ans, l'Association suisse de sous-officiers (ASSO), qui comprend 21 000 membres répartis en quelque 150 sections, préside à l'organisation de *Journées* consacrées à des concours dans différentes disciplines.

Après Bienne, Locarno, Schaffhouse et Thoun, c'est au tour de Payerne d'organiser les *Journées suisses de sous-officiers* (JSSO) qui se dérouleront les 4, 5, 6 et 7 juin 1970. Un comité d'organisation est au travail depuis plusieurs mois déjà pour préparer ce grand rassemblement des sous-officiers suisses, qui accourront à Payerne au nombre de 4000 environ.