

# L'instruction des équipages de chars... : Quelques problèmes actuels

Autor(en): **Weck, Hervé de**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **128 (1983)**

Heft 2

PDF erstellt am: **02.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-344501>

## **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.

# L'instruction des équipages de chars...

## Quelques problèmes actuels

par le major Hervé de Weck

Depuis une quinzaine d'années, tous les blindés se caractérisent par une sophistication grandissante. Les effets de la mobilité et de la protection sont multipliés par des appareils de conduite automatique du tir, en fait des micro-ordinateurs, des télémètres à laser extrêmement précis, de nouvelles munitions qui améliorent dans une très notable mesure la rapidité et la précision du tir. L'électronique, avec ses possibilités fantastiques, devient essentielle dans la conception d'un char de combat.

### Une technique complexe et ses conséquences...

Le profane tendrait à penser que cette emprise croissante d'une technologie avancée complique le travail des équipages, que les hommes maîtrisent plus facilement leurs tâches à bord d'un *AMX 13* ou d'un *Centurion*<sup>1</sup> que d'un *Leopard 2*. Il convient de nuancer très sérieusement de telles impressions.

Effectivement, les équipages de ces engins plus anciens peuvent comprendre le fonctionnement des groupes et appareils, mémoriser sans problème les procédures de mise en marche et de réglage; ils sont à même de procéder eux-mêmes à quantité de réparations, voire de bricolages. Sur le *Centurion*, le pilote a la possibilité d'enclencher une

vitesse avec la barre à mine, lorsque la boîte refuse tout service! Quel soldat de char ne se rappelle pas les contrôles des cinq et des six points sur le même engin, lorsqu'il a été bien drillé à l'école de recrues?

Sur les chars de la deuxième et de la troisième génération<sup>2</sup>, il faut faire intervenir les mécaniciens pour la grande majorité des pannes qui surviennent dans les différents groupes. On se demande dès lors si, comme au cours de la Seconde Guerre mondiale, il suffirait de deux à trois chars ou véhicules blindés pour en maintenir un en ligne, compte tenu des réparations et des immobilisations. Les équipages recourent à des check-lists pour la mise en marche et les contrôles. Il ne faut cependant pas oublier qu'une technologie et une sophistication poussées impliquent aussi une simplification au niveau de l'utilisation. Était-il facile, il y a vingt ans, de faire des multiplications et des divisions sur les machines à calculer vendues dans le commerce?

Sur les engins de la première génération, l'efficacité et la précision ne dépendent pas seulement d'une bonne instruction et de la maîtrise technique. Encore faut-il que les servants connaissent les *tours de main*, aient le *sentiment*, l'instinct qui leur permet de

passer la vitesse, de corriger le tir dans des conditions difficiles. C'est sur de telles bases qu'on peut, en définitive, déterminer les bons pilotes, les bons pointeurs. Ce phénomène s'avère beaucoup moins sensible sur les chars de la deuxième génération, car les perfectionnements techniques provo-

quent un regroupement des équipages au niveau des valeurs moyennes de la courbe de Gauss. Une telle statistique doit, bien entendu, classer des équipages ayant reçu une instruction absolument identique. Qu'est-ce qui va, dès lors, faire la différence? L'entraînement et le drill!



*Poste de pilotage du Centurion Mark 7. De gauche à droite, on distingue le levier de vitesse, le levier de direction droite, le frein à main. Pour monter et descendre les vitesses, il faut un double débrayage. Il faut une force de 40 kg pour manœuvrer la pédale d'embrayage.*

Sur l'*AMX 10 RC*, cet engin à roues équipé d'un canon antichar et d'une tourelle, que l'on rencontre dans certaines formations de l'armée française, l'appareil de conduite du tir possède un système de contre-rotation automatique qui, après le départ du coup, repointe automatiquement la

pièce sur le but, sans que le pointeur ait à intervenir, ce qui lui simplifie naturellement la tâche<sup>3</sup>.

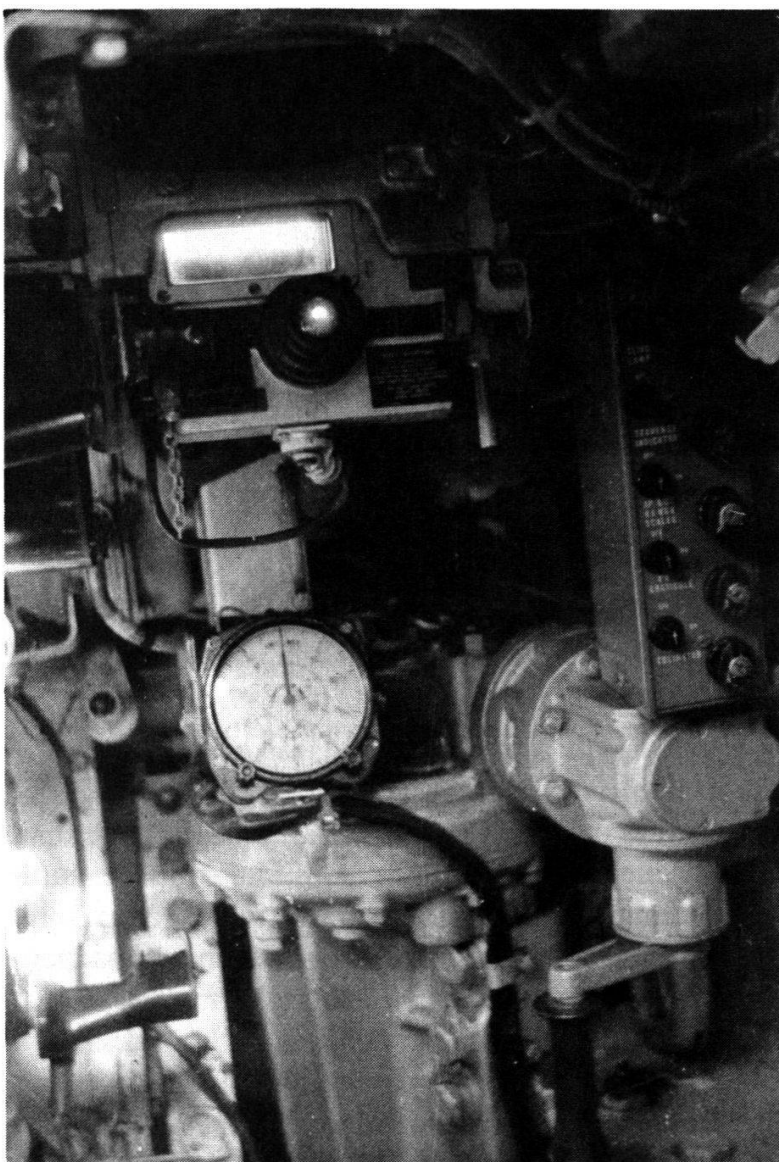
L'obus-flèche israélien, qui va bientôt équiper nos chars de combat, quitte le tube à une vitesse de 1500 m/s et ne perd que 60 m/s par 1000 m de trajectoire. Cette caractéris-

tique (parmi d'autres) lui permet de toucher sa cible, même si la distance de tir n'a pas été estimée avec exactitude par l'équipage ou si de minimes erreurs de pointage se produisent.

«(...) l'obus-flèche atteindra un char se trouvant à 2500 m en moins de 2 s. Durant le même laps de temps, un engin guidé n'aura pas encore parcouru la moitié de cette distance. Un char adverse tirant un engin guidé sera

atteint par la flèche en pleine phase de guidage. Ne pouvant plus être contrôlé, l'engin ira se perdre dans la nature. L'engin-flèche actuel ne provoque que peu de dégâts sur les (...) blindés légers qu'il traverse de part en part.»<sup>4</sup>

En été 1982, lors des affrontements occasionnels et locaux entre les troupes israéliennes et syriennes, les T 72 n'ont pas résisté à la munition tirée par



*Le poste de pointeur sur le Centurion. La technique reste encore «rustique». Il n'y pas encore besoin de check-list.*

les *Merkava* de l'Etat hébreu<sup>5</sup>. On peut tout de même se demander s'il s'agit exactement des mêmes *T 72* que ceux qui forment l'ossature des formations mécanisées soviétiques.

### ... mais toujours de nouveaux dangers

Les perfectionnements apportés aux blindés ne semblent pourtant pas diminuer les dangers qui menacent les équipages, car les moyens de lutte antichar ne sont pas demeurés en reste.

Depuis la guerre du Kippour, on sait que le brouillage des bandes larges perturbe sérieusement le trafic radio d'une formation mécanisée. Les chefs garderont le contrôle des mouvements et des feux si, comme leurs homologues israéliens, ils se montrent capables de conduire au moyen de signaux, de fanions et de fusées, ce qui nécessite un sérieux entraînement<sup>6</sup>.

Les avions et les hélicoptères restent des ennemis mortels pour les troupes blindées, malgré la présence de chars DCA et de missiles sol-air semblables au *Rapier*. En 1973, les Israéliens, lorsqu'ils se trouvaient dans un secteur d'attente, maintenaient un homme par char en alerte à la mitrailleuse DCA<sup>7</sup>. On peut supposer que ces observateurs possédaient de bonnes notions en identification d'avions.

D'après les experts de l'OTAN, les formations mécanisées ne doivent pas se laisser obséder par la crainte des attaques au napalm — en fait de l'essence coagulée avec du caoutchouc, lequel colle alors comme de la

glu à tout ce qu'il touche —, si elles disposent de moyens DCA suffisants et savent foncer tout droit sous une telle action aérienne. En effet, le napalm s'avère rentable contre des véhicules non blindés, mais les dommages infligés aux chars ne justifient pas le taux d'avions abattus<sup>8</sup>. Par contre, l'électronique et des films spéciaux donnent la possibilité aux aviateurs de déceler la différence entre la verdure naturelle et les végétaux coupés que l'on utilise d'habitude pour le camouflage<sup>9</sup>.

### Les vertus du drill

André Malraux, qui ne passe pas pour un profane dans le domaine militaire ni pour un officier réactionnaire et traditionaliste, écrit dans *Les noyers de l'Altenburg* cette affirmation qui a dû choquer de nombreux lecteurs: «L'armée. Ce n'est pas du courage, c'est du réflexe.» Cette formule mériterait de figurer sur les étendards de toutes les formations mécanisées.

Il serait pourtant aberrant de tout axer sur le drill et de vouloir en revenir au «dressage» pratiqué dans la cavalerie jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, au soldat-automate qui manifeste uniquement de l'obéissance passive. Cette robotisation, qui permettait jadis de compenser les lacunes ou l'inexistence de la formation civile, qui s'avérait indispensable avec des êtres frustrés condamnés à combattre en ordre serré, ne saurait convenir à notre

époque où la jeunesse fait bénéficier l'armée de ses connaissances acquises, mais se montre critique et désireuse de comprendre.

Aujourd'hui, le drill sert surtout à rendre absolument sûrs, à accélérer les manèges et les procédures de base qui précèdent l'ouverture du feu, la mise à couvert ou qui concernent la sécurité des troupes amies. La décentralisation, l'isolement, les aléas inhérents à une technologie avancée, le contexte du combat moderne exigent, quant à eux, beaucoup d'à-propos, d'initiative et de débrouillardise de la part des combattants.

Il faut qu'en Suisse, les commandants d'unités, les chefs de section prennent mieux conscience de la nécessité du drill, qu'ils ne se gênent pas de l'imposer, en ayant soin d'expliquer à leurs hommes le but de leur exigence. Des preuves concrètes contribueront peut-être à convaincre les plus réticents: le pointeur se montre-t-il capable d'enclencher ses commandes dans l'obscurité? Ne commet-il pas des fautes de manipulation lorsqu'un certain stress apparaît, par exemple avant un tir avec munition de combat ou un exercice combiné qui comprendra des tirs par-dessus la troupe? En aucun cas, le drill ne doit servir de punition disciplinaire.

L'armée anglaise admet ces principes; ses équipages, pourtant formés de soldats de métier, subissent un drill typiquement britannique qui vise à améliorer leurs réflexes. Dans le compartiment de combat, les hommes

hurlent en outre les ordres et les quittances, ce qui accroît l'agressivité de chacun.

Dans la Bundeswehr, un règlement prescrit que l'instruction de tir à bord des engins blindés doit permettre la destruction du char ennemi avec le premier obus, *tiré à l'arrêt ou en marche*, dans le temps le plus court possible. En principe, un pointeur ne peut pas exécuter un exercice ou un tir, avant d'avoir réussi les exercices préparatoires ou le tir précédent. On trouve la même conception aux Etats-Unis.

L'école de pièce, les entraînements sans munition, les tirs au petit calibre, au réducteur, au simulateur ne remplacent pas complètement l'apport des tirs avec munitions de combat. La Bundeswehr prévoit pour chaque équipage une dotation de 78 coups plein calibre par année, alors qu'elle ne s'élève qu'à 38 coups en France.

En définitive, il faut souhaiter que les chefs militaires apprécient le drill à sa juste valeur, mais surtout que les enseignants s'inspirent un peu de leur exemple dans les écoles. Un enfant, un adolescent, un gymnaste ne peut pas acquérir toutes les connaissances indispensables en s'amusant, en faisant ce qui lui plaît, en admirant sa créativité. La plupart des disciplines nécessitent un entraînement dur, parfois ennuyeux, si l'on veut vraiment progresser. Les sportifs en savent quelque chose! Habités au drill scolaire dans le bon sens du terme et à des conditions sérieuses d'entraîne-

ment physique, nos jeunes auraient de meilleures chances de réussite dans la vie et supporteraient alors bien mieux les conditions de leur école de recrues.

H. de W.

<sup>1</sup> Le *T 54/55*, le *M 47/48*, le *Centurion* forment les chars dits de la première génération. Il s'agit d'engins conçus dans les années 50.

<sup>2</sup> Font partie de la deuxième génération: le *T 62*, le *Leopard 1*, le *Chieftain*, le *M 60*, l'*AMX 30*, le *char 61/68*; de la troisième génération: le *T 72*, le *Leopard 2*, le *M 1*.

<sup>3</sup> Cet article utilise beaucoup de renseignements techniques tirés de la revue *Armées d'aujourd'hui*, N° 65/1981.

<sup>4</sup> Pierre Henchoz, «Nos obus-flèches», *24 heures*, 10 décembre 1981.

<sup>5</sup> Br. Jean-Jacques Chouet, «Tour d'horizon», *RMS*, juillet-août 1982, p. 298.

<sup>6</sup> GEMG, *Enseignements de la guerre d'octobre*, s.l., 1976.

<sup>7</sup> Jacques Derogy, *Israël la mort en face*, Paris, Laffont, 1975, p. 189.

<sup>8</sup> Bernard Fall, *Guerres d'Indochine*, Paris, Editions «J'ai lu», 1965, p. 303.

<sup>9</sup> John Hackett, *La troisième guerre mondiale*, Paris, Pierre Belfond, 1979, p. 126.

## AEHMT

L'Association pour l'Etude de l'Histoire Militaire dans le Terrain organise cette année les voyages d'étude suivants:

**11-13 avril:** Les guerres de Bourgogne (Suisse et France)

**23-24 avril:** Alsace (1870-71, 1914-18, 1944-45)

**12-15 mai:** Les mécanisés dans la campagne de France et dans la contre-offensive des Ardennes

**20-21 août:** Haute-Alsace (1914-18, 1939-45)

**8-15 octobre:** Dunkerque en 1940, le débarquement de Normandie en 1944

**14-18 octobre:** Benelux: les opérations aéroportées de la seconde guerre mondiale.

*De plus amples informations sont disponibles auprès de l'AEHMT, case postale, 8037 Zurich.*