

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 111 (1966)  
**Heft:** 3

**Rubrik:** Chronique suisse

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| — défense de l'espace aérien | — défense de la neutralité                                 |
| — appui indirect             | — chasse et protection de l'espace                         |
| — exploration                | — attaque des buts importants derrière les lignes ennemies |
|                              | — à vue et par la photographie, de jour et de nuit         |

Il va sans dire qu'un système d'arme aussi puissant ne peut être rentable que si ceux qui l'engagent ont suivi une instruction sérieuse.

Une tâche essentielle incombe à la direction des aérodromes militaires qui est responsable de l'entretien des avions et de leurs précieux appareils. L'évolution fulgurante de l'électronique que contient le « Mirage » exige un personnel spécialisé.

En terminant son exposé, l'enthousiaste pilote des « Mirage » qu'est le colonel Moll a dit :

« En introduisant ce système d'arme, nous nous sommes chargés d'une mission qui n'est pas simple, mais chaque jour renforce notre conviction que les troupes d'aviation reçoivent une arme excellente qui leur permettra de remplir efficacement le rôle que l'armée attend d'elles. »

Colonel M. RACINE

### Chronique suisse

#### **Automobilistes et pilotes de chars**

Comme il l'avait fait l'année dernière, le commandant de la division mécanisée 1, le colonel-divisionnaire Dénéreaz, a organisé le 15 février à Lausanne, une conférence de presse au cours de laquelle il a brossé un tableau de ce que seront les principales activités de son unité d'armée en 1966.

Les journaux romands ont largement rendu compte de cette conférence qui constitue — soulignons-le — une heureuse prise de contact entre les représentants de l'armée et de la presse.

Notre propos, dans cette brève chronique, n'est pas de reprendre point par point les différents objets qui ont été traités et qui concernent les cours des troupes de la division mécanisée 1, les cours spéciaux et l'activité hors-service. Nous ne voulons pas non plus nous étendre sur la deuxième *Journée romande de marche* — les journaux l'ont déjà fait ou le feront encore — qui aura lieu le 12 juin prochain et qui, sans nul doute, rencontrera un succès aussi éclatant que l'année dernière.

\* \* \*

Le colonel divisionnaire Dénéraz et ses collaborateurs ont tenu également à aborder, au cours de cette conférence de presse, d'autres problèmes et plus spécialement ceux que posent le recrutement, l'instruction et l'entraînement des automobilistes et des pilotes de chars ou d'engins.

De tels problèmes, on le conçoit aisément, revêtent une importance capitale pour une unité d'armée comme la division mécanisée 1 qui, en 1965, a engagé 2400 véhicules à moteur, dont 270 véhicules à chenilles. Ces 2400 véhicules n'ont pas parcouru moins de 2 500 000 kilomètres, environ.

Dans les cours de répétition, la division, qui compte en moyenne un automobiliste ou pilote de char ou d'engin pour cinq combattants, s'efforce de maintenir les connaissances acquises dans les écoles de recrues. En appelant ces spécialistes quarante-huit heures avant le gros de la troupe, en les soumettant à des examens d'aptitude, on parvient à leur redonner un entraînement suffisant pour permettre aux états-majors et aux unités de quitter leurs places de mobilisation quelques heures seulement après l'entrée en service.

C'est le lieu de rappeler que le conscrit voulant être recruté comme conducteur d'un véhicule ou d'un engin à moteur doit être en possession d'un permis de conduire, nos courtes périodes de service militaire nous obligeant à tabler sur les connaissances acquises dans la vie civile. Le candidat subira ensuite un examen psychotechnique qui dira s'il a les aptitudes requises ou non pour conduire un véhicule de transport ou de combat.

A titre indicatif, disons qu'en 1965, sur 4581 conscrits ayant subi les examens psychotechniques, 3903 ont été reconnus aptes à devenir automobilistes ou soldats de la police route, alors que 678, soit 14,8 %, étaient déclarés inaptes. Cette proportion atteint 21 % pour les candidats pilotes de char ou de véhicule blindé. Il faut noter ici que le nombre des conscrits déclarés inaptes à conduire un véhicule à moteur ou à piloter un char ou un engin blindé est proportionnellement plus élevé en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. Le même phénomène se retrouve dans d'autres troupes, notamment dans les troupes de transmission.

A l'heure actuelle, chaque arme instruit ses propres chauffeurs. En règle générale, ils sont réunis dans des unités spéciales, durant la période d'instruction de base. Une fois cette formation acquise, ils rejoignent les unités de combat appelées à effectuer de nombreux déplacements en vue de leur formation tactique.

Dans les cours de répétition, automobilistes et pilotes de chars ou d'engins sont astreints à l'instruction de combat qui consiste pour eux, essentiellement dans la défense rapprochée de leurs véhicules. Des

exercices de mobilité à l'échelon de l'unité, des corps de troupe et de la division permettent de contrôler l'engagement tactique des formations et l'exécution technique des mouvements.

\* \* \*

Il n'est pas nécessaire de souligner que les mesures prises, tant sur le plan du recrutement que sur celui de la formation et de l'entraînement des chauffeurs de nos véhicules à moteur ou à chenilles se justifient pleinement. Elles seraient toutefois encore insuffisantes si elles n'étaient pas complétées par les règles de la plus stricte discipline.

Capitaine J.-P. CHUARD

---

## Bibliographie

### Les livres.

**Benjamin Constant et Napoléon**, par Jean Baelen. J. Peyronnet et Cie, éditeurs, rue de Furstenberg, Paris, 6<sup>e</sup>.

Jean Baelen commence son étude par une chronologie sommaire de Benjamin Constant et Napoléon Bonaparte, tous les deux livrés précocement à eux-mêmes, le premier parce que sa famille ne s'occupe pas trop de lui, le second envoyé en pension à l'âge de dix ans. Tous les deux restent leur vie durant des hommes seuls. Le premier chapitre est consacré à la présentation de Constant, présentation de son physique et de son caractère, de ses relations avec la société de son époque, surtout avec les femmes qui le guideront, et étant de cette société aristocratique de gauche, lui feront prendre très tôt en grippe le despotisme de tout système militaire et policier étouffant la liberté de pensée et d'expression et ce sera *Adolphe* qui n'est autre que Benjamin Constant en raccourci, libéraliste, tolérant, défendant la justice au détriment de sa tranquillité.

Dans le chapitre qui suit Jean Baelen compare Benjamin Constant et Napoléon, gageure s'il en est mais ce que l'un aurait pu réussir grâce à un peu d'entêtement, l'autre l'a fait en se fiant totalement à son étoile mais ces deux grandes figures de leur siècle sont placées par le destin au-dessus de la médiocrité de leurs semblables, le savent, ce qui donne à l'un et à l'autre le mépris de leurs contemporains. Ils sont nés spectateurs et ce détachement leur vaudra d'être considérés leur vie durant étrangers à la France; Napoléon restera toujours le Corse et Constant aura toutes les peines du monde à faire rétablir sa nationalité française. Mais ce que Constant a confié à son journal intime et à tous ses écrits, Napoléon, ni par goût, ni n'en ayant le