

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 122 (1977)
Heft: 5

Artikel: Des armes pour assurer la protection de secteur
Autor: Brunner, Dominique
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-344087>

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: 26.11.2024

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

Des armes pour assurer la protection de secteur

par le major EMG Dominique Brunner

Pour assurer la protection de notre secteur, l'aviation doit être appuyée par une forte DCA, largement diversifiée.

Le principe de l'acquisition d'engins blindés ne paraît pas en cause. En revanche, le choix d'un système répondant aux conditions de notre pays est loin d'être aisé et il exige un examen approfondi.

Il y a un certain temps — même très longtemps — que le fait est connu : notre préparation matérielle souffre essentiellement de deux lacunes qui touchent l'une à la défense antichar de l'infanterie et l'autre aux groupements motorisés chargés de la protection de secteur. Les défauts quantitatifs, respectivement qualitatifs, que l'on peut déceler à cet égard jouent un rôle essentiel, car ils ont trait à des domaines dont l'importance est primordiale dans la conception actuelle de la guerre. Cette conception est déterminée dans l'essentiel par les moyens et les procédés de combat des forces combattantes qui seraient éventuellement engagées contre notre pays. Pour autant qu'on puisse en juger, il ne s'agirait que de troupes dont les formations de combat sont mécanisées (chars, chars de grenadiers, pièces blindées automotrices, chars DCA et véhicules spéciaux de diverses sortes) pouvant compter sur l'appui de forces aériennes considérables, pour ne pas dire énormes. Au centre de l'Europe, il y a actuellement, en l'absence de tout conflit et sans qu'aucun indice laisse prévoir une très prochaine épreuve de force, plus de 25 000 chars de combat (en 1943, après Stalingrad, l'armée rouge en possédait environ 7000), quelque 8000 pièces d'artillerie et plus de 4000 avions de combat modernes, prêts à entrer en action. En d'autres termes : à bref délai, en cas de conflit, nos troupes devraient livrer tout d'abord une bataille de chars hors des régions montagneuses proprement dites; elles — c'est-à-dire nos armes lourdes au sol, nos chars et notre artillerie — seraient l'objet d'une grave menace aérienne. Il s'agit donc de tout faire pour rattraper quelque peu le temps perdu, mettre la force de défense antichar en état de remplir la mission qui lui est dévolue et améliorer ainsi comme il se doit la protection de secteur.

LE ROLE DE L'AVIATION ET DE LA DCA DANS LA PROTECTION DE SECTEUR

La protection de secteur est une tâche qui incombe à l'aviation et à la DCA. Elle vise à rendre plus difficile ou à empêcher, pour les avions ennemis, toute intervention contre nos forces de riposte; son objectif consiste donc à protéger contre toute menace aérienne nos bataillons et régiments blindés chargés de détruire les formations d'infanterie qui auraient pénétré sur notre sol ou, à travers celles-ci, les groupes blindés adverses qui auraient opéré une percée. Ce besoin de protéger le secteur est aussi ancien que l'institution de formations de chars de combat, respectivement de groupes de chars blindés dans notre armée. Jusqu'ici, on disposait à cet effet en premier lieu d'avions Mirage, de Hunters, encore en faible nombre; par contre, on prévoyait — et l'on prévoit encore — de faire intervenir des groupes de canons DCA de 35 mm, dont les possibilités sont cependant limitées à cet égard. Mais comment assurer au mieux la protection de secteur en faveur des forces mécanisées? De prime abord, on peut envisager trois variantes: une protection assurée exclusivement par air; une protection assurée exclusivement par des armes DCA terrestres; enfin, une protection assurée conjointement par l'aviation et la DCA.

La première méthode correspond approximativement à celle à laquelle les Américains ont eu recours, au moins dans le passé, ainsi que les Israéliens, alors que la seconde est à peu de chose près celle utilisée par les Egyptiens au canal de Suez en 1973. Le procédé le plus efficace est toutefois le dernier cité, à savoir l'intervention combinée de l'aviation, notamment à des altitudes moyennes, et de la DCA. Les faiblesses d'une des armes sont compensées par les avantages de l'autre; on profite donc de la vitesse et de la flexibilité de l'aviation, c'est-à-dire de sa capacité d'être précisément là où les appareils ennemis surgissent, et simultanément de la possibilité permanente d'intervention d'une DCA qui couvre un secteur limité. Mais ce n'est pas tout: même dans le cadre de la DCA, on peut rechercher une efficacité optimale en combinant des armes possédant diverses qualités, entre autres les canons et les engins guidés.

C'est en particulier dans l'optique de la nécessité impérieuse d'assurer la protection de secteur qu'il a été décidé chez nous, en mars dernier, d'acquérir 72 chasseurs F 5-E. L'entrée en service de cet avion maniable

accroîtra sensiblement le potentiel de protection de notre secteur. Néanmoins, il ne faut pas se leurrer : la météorologie n'est pas seule à limiter les possibilités de cet appareil. La protection de secteur requiert de nombreux avions, car chacun d'eux ne peut se vouer à sa tâche que durant un laps de temps relativement bref. Et notre parc d'avions continuera, même après la mise en service du F 5-E, à être comparativement modeste. Il importe dès lors d'autant plus de compléter l'élément aviation par celui des armes de DCA. Cela explique d'ailleurs l'intention annoncée par le Conseil fédéral, dans son « Rapport à l'Assemblée fédérale sur le plan directeur de la défense militaire des années 80 », de créer des groupes mobiles d'engins guidés DCA dans les divisions mécanisées. Nous disposons de nombreux canons : des pièces de 20 mm pour la protection des objets et des canons jumeaux de 35 mm, qui conviennent pour assurer la protection d'une partie restreinte du secteur. De notoriété publique, ces derniers sont des armes de toute première qualité, qui pourront — grâce aux appareils de direction du tir Skyguard, dont l'achat est en cours — remplir encore longtemps leur mission. Pour assurer la diversification motivée ci-dessus et étendre la portée de la DCA, on envisage l'acquisition d'engins guidés. Le principe n'est apparemment pas contesté. Mais le choix du modèle semble soulever les difficultés, et cela à cause du coût des systèmes pouvant entrer en ligne de compte en raison de leurs prestations.

Deux modèles ont surtout retenu l'attention jusqu'ici : le système germano-français « Roland », monté sur le châssis du char blindé « Marder », et le « Rapier », adopté notamment par l'armée britannique. Entre-temps, le coût de « Roland » a été rendu public : il s'agirait de plus d'un milliard de francs pour les trois groupes à créer. Il apparaît dès lors douteux que le choix puisse se porter sur cette arme. Pour une telle somme, on pourrait acquérir 70 avions ou même plus ! « Rapier », qui est également prêt à être livré, serait moins coûteux. Toutefois, les faiblesses qu'il comporte par rapport à « Roland » le rendraient encore trop cher. Dans ces conditions, l'intérêt s'est porté spécialement sur une variante qui serait moins chère, mais qui ne serait pas encore livrable et qui accuse le défaut de manquer de mobilité sur le champ de bataille : le système Skyguard-Sparrow. Sparrow est un engin guidé américain qui est accouplé, dans cette variante, avec le système de direction du tir Skyguard. Nous sommes en train d'acquérir des Skyguard : 45 appareils de direc-

tion du tir nous seront livrés jusqu'à fin 1979, et l'achat d'autres appareils du même type est prévu.

L'acquisition de Sparrow rendrait donc inutile celle d'autres installations de direction du tir. Sparrow utilise le même affût que les canons existants de 35 mm. Il comporte également un avantage précieux: la combinaison engin guidé Sparrow/Skyguard et canons de 35 mm assure, au niveau de l'unité de feu, le « système de liaison » dont l'importance a été notamment soulignée dans des conflits récents, ainsi que la combinaison de l'engin guidé à longue portée avec la pièce d'artillerie, dont les réactions sont rapides et qui peut continuer à tirer même si l'électronique cesse de fonctionner. Pour déterminer si ce système entre en ligne de compte pour nous, il faudrait non seulement connaître les conditions de livraison, mais aussi savoir d'une part si nous pouvons renoncer — dans les conditions spécifiques qui sont les nôtres et en tenant compte des impératifs des formations mécanisées en matière de protection de secteur — à exiger la mobilité tactique du système de DCA, d'autre part si le manque de mobilité au combat peut être compensé par un plus grand nombre de roquettes, éventuellement en combinaison avec des pièces d'artillerie, et par le fait que nos formations blindées seraient normalement engagées sur de courtes distances et qu'il serait possible de fixer à l'avance leurs voies de progression. Tout cela devrait faire l'objet d'un examen approfondi.

D. B.

