

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 124 (1979)
Heft: 11

Artikel: Le problème des chars dans notre armée
Autor: Weck, Hervé de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-344255>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.02.2026

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

Le problème des chars dans notre armée

par le capitaine Hervé de Weck

«Lorsqu'on discute, il n'y a plus ni supérieur, ni titres, ni âges, ni nom : rien compte que la vérité.»

Romain Rolland

Au mois de juin dernier, à la suite d'une prise de position du chef d'arme des troupes mécanisées et légères, éclatait ce que certains journaux ont appelé «l'affaire du char 68». A en croire des articles retentissants parus après la publication du rapport de la sous-commission d'enquête, ce blindé conçu par les ateliers fédéraux de Thoune présente de telles lacunes que son engagement au combat apparaît très problématique. Avec un peu de recul, on doit constater que ces informations risquent fort d'induire le public en erreur et que cette campagne de presse n'a pas toujours été exempte de relents démagogiques: les élections au Conseil national n'ont-elles pas lieu cet automne?

1. A propos du char 68

Le char parfait existe-t-il?

Même celui qui admet que des erreurs d'exécution ont été commises dans le programme du char suisse doit se poser une question de principe. Actuellement, les ingénieurs d'un Etat quelconque peuvent-ils remettre à la troupe des chars exempts de lacunes? Un engin aussi sophistiqué, qui utilise des techniques de pointe dans le domaine de l'électronique, de l'hydraulique et de la résistance des matériaux, pose des problèmes de fiabilité et nécessite de constantes améliorations. Un modèle nouveau «souffre» *toujours* de maladies de jeunesse. Gaston Nicole de la Télévision romande, présentant le rapport de la sous-commission d'enquête, rappelait que les Américains, qui font des essais beaucoup plus poussés qu'en Suisse, s'attendent à des lacunes importantes dans les premières séries d'une arme sophistiquée.

La guerre du Kippour a montré que les chars russes, T-55 et T-62, présentaient, eux aussi, plusieurs faiblesses. Même le Centurion des

Israéliens nécessite des réparations, en moyenne tous les cent vingt kilomètres. Ces constatations ne font que mettre en évidence le rôle primordial des échelons de réparation et d'entretien.

En Suisse, les autorités comme l'opinion publique éprouvent beaucoup de peine à admettre de telles contingences ; nous sommes perfectionnistes. Rappelons qu'il y a une vingtaine d'années, le DMF abandonna le projet d'un avion de combat conçu et construit en Suisse (le fameux P-16), parce que deux prototypes s'étaient engloutis dans le lac de Constance. Les Américains, sur la base de ces plans, ont mis au point un appareil civil apte à de hautes performances !

Les différents types de chars suisses

Ces principes posés, un rapide historique permettra d'y voir plus clair. A partir de 1961, certaines formations blindées alémaniques recevaient les premiers chars suisses. Il faut savoir que, dans notre armée, la dénomination du matériel comprend toujours l'année à laquelle celui-ci a été remis à la troupe. On parle donc du char 61.

Les expériences faites pendant les écoles de recrues et les cours de répétition amenèrent la mise au point d'une série de chars 68 qui se distinguent de leurs prédecesseurs par un système hydraulique plus fiable, un appareil de pointage permettant un tir plus rapide et précis. Ce blindé se voyait également pourvu d'un stabilisateur et de chenilles comprenant des plaques de caoutchouc, ce qui améliore nettement sa tenue de route.

Il y a environ trois ans, le DMF apportait à ce blindé plus de cent cinquante modifications. On parle des lors du char 68 AA2. Les régiments de chars romands en sont dotés. La volonté d'améliorer encore cet engin poussa les techniciens à concevoir une nouvelle série de 68, baptisés AA3, avec une tourelle plus grande — on avait critiqué «l'habitabilité» des types précédents — et un dispositif qui évite à l'équipage de porter le masque à gaz, lors d'un engagement d'armes atomiques ou chimiques. C'est cette série équipant un régiment alémanique qui a provoqué les discussions que l'on sait. Voilà ce que soulignait le chef d'arme des troupes mécanisées et légères dans sa fameuse lettre au chef de l'état-major général. Cette intervention provoqua le blocage des crédits destinés à construire une nouvelle série de chars 68 AA3.

Le rapport de la sous-commission du Conseil national parle surtout de ce type de blindé.

Les défauts du char 68

En date du 29 juin 1979, le chef de l'état-major général faisait connaître son avis sur les défauts du char 68. Nous nous contentons de reprendre l'essentiel de son texte.

L'étanchéité du AA3 contre certains gaz de combat semble insuffisante, ce qui forceraient les équipages à mettre leurs masques à gaz. «On peut toutefois se poser la question si un char peut être valablement étanché contre les nervins en l'état actuel de la technique. Il serait possible que les USA aient renoncé à munir leur XM 1 d'un dispositif de protection AC (...), en raison de difficultés techniques. Par contre, l'équipage est parfaitement protégé contre les effets A.» Cette appréciation nous semble exacte, bien que la sous-commission considère cette lacune comme grave. M. Morel ne déclarait-il pas à la Radio romande: «Notre char n'est pas imperméable en cas d'alarme atomique ou chimique; ces produits pourraient pénétrer à l'intérieur de la tourelle, ce qui est évidemment un défaut grave.»

Pour le reste, les avis sur les défauts techniques semblent assez convergents. A cause de sa tourelle dont le poids a été augmentée de 1,8 t par rapport aux modèles précédents, le AA3 ne peut pour ainsi dire pas tourner sur place, et le pilote se voit obligé d'utiliser les possibilités de braquage de son véhicule, ce qui provoque des pertes de temps, par exemple lors de la mise à couvert.

Les autres défauts se rencontrent sur toutes les séries de 68. «Pour passer de la marche arrière à la marche avant, le char (...) doit être complètement immobilisé. Si l'arrêt n'est pas complet (...) mouvement à peine perceptible par le conducteur, les dégâts (...) peuvent être importants.» A notre avis, on ne peut pas parler d'un défaut grave à propos de cette contingence technique. Avec quel autre véhicule civil ou militaire peut-on enclencher la marche arrière avant l'arrêt?

Certaines fréquences radio influencent le système d'entraînement de la tourelle, si bien que l'on ne peut pas utiliser toute la puissance d'antenne des émetteurs. Les mécaniciens de troupe se trouvent dans l'incapacité de procéder à la réparation de plusieurs pannes du stabilisateur, pour lequel des échanges standard ne sont pas possibles.

«Le char ne peut être remorqué que sur une distance de 20 m. Pour des distances importantes, les articulations à croisillons des roues de traction doivent être dissociées par des spécialistes sous peine de dégâts à la boîte à vitesses. Ce travail est de longue haleine et ne peut être fait sur le champ de bataille.»

Le chef de l'état-major général termine sa prise de position en rappelant qu'«on s'efforce de remédier aux défauts mis en cause depuis qu'ils sont apparus et non pas seulement depuis que la presse en parle. Des prototypes améliorés seront remis dès les écoles d'été aux troupes mécanisées et légères. Il y a de fortes chances que la plupart des défauts pourront être finalement évincés. (...) L'industrie d'armement d'autres pays connaît d'ailleurs des problèmes semblables aux nôtres.» C'est aussi l'avis de la sous-commission.

Des équipages parlent du char 68 AA2

Au cours de leur enquête, M. Friedrich et ses collègues ont eu l'occasion d'entendre quelques équipages d'un régiment romand. Ceux-ci se sont exprimés *en toute liberté*. Cette discussion montre que ces «tankistes» (on ose admettre qu'ils connaissent leur engin) font confiance au AA2. Ils souhaitent disposer de plus de place, ne pas devoir travailler avec le masque à gaz, disposer d'un télémètre automatique, mais ils refusent d'établir des comparaisons avec les chars étrangers. Un pointeur ne répondait-il pas à un conceiller national en disant: «Si j'avais eu l'occasion de tester le Léopard, je pourrais formuler un jugement objectif.»

En écoutant cette conversation entre la sous-commission et ces citoyens-soldats, on retirait l'impression encourageante que les prises de position fracassantes de certains journaux n'avaient pas beaucoup influencé la troupe qui juge que le char 68, dans la version dont disposent les régiments romands, s'avère capable de remplir ses missions dans le cadre de notre doctrine d'engagement. Si seulement ce réalisme avait pu inspirer des journalistes en mal de lignes et de scandales¹!

Dans son exposé aux conseillers nationaux, le commandant de régiment énuméra les pannes qui s'étaient produites sur ses chars pendant le cours de répétition. Ces données permettent de constater que, pour le char AA2, la fréquence des réparations reste absolument admissible, malgré une utilisation intense dans des terrains difficiles comme ceux de Bure et de Hinterrhein. La troupe respectait les prescriptions techniques réglementaires, soignait son matériel et se fixait un point d'honneur à ne pas alourdir le bilan des réparations. Ces faits expliquent en partie les résultats obtenus.

¹ Lire à ce sujet l'article proprement scandaleux de *La Suisse* du 20 septembre 1979, intitulé «Char 68: c'est bien une casserole».

Réparations aux chars AA2 pendant le CR rgt chars 7

Nombre de chars	Kilomètres parcourus			Heures fonctionnement moteurs	
	Route	Terrain	Total	Principal	Auxiliaire
36	1853	1702	3555	582	663

Réparations

Organes	Panne
Radio	4 réglages et échanges ampli 2 changements de câbles
Chenilles	1 échange de la clef de tension
Moteurs	1 remplacement de compte-tours 2 fissure au réservoir diesel
Boîte à vitesses	1 usure du pignon
Stabilisateur	4 échanges de la carte de contrôle 2 réglages
Système de mise à feu	1 échange
Appareil de pointage	1 échange

Les chars 68 sont-ils utilisables?

On peut s'étonner que la sous-commission se montre si catégorique dans son appréciation d'un duel entre le char suisse et les modèles étrangers, en particulier le T-72. Dispose-t-elle des données complètes de cet engin? Tout récemment, les spécialistes avouaient ignorer plusieurs des caractéristiques du T-72. Les commissaires ont-ils tenu compte de notre terrain et de notre tactique? En effet, il s'agit de faire des ripostes et non de mener une guerre-éclair comme l'*Afrika-Korps*, pendant la deuxième guerre mondiale. Nous nous rappelons aussi que, pendant notre école de recrues, on nous parlait déjà de la supériorité évidente des T-54 et T-62; la guerre du Kippour a montré autre chose!

En suivant les conclusions des politiciens, on devrait considérer que nos Centurions s'avèrent tout juste bons à faire de la ferraille. Pourtant, les Israéliens, avec les blindés dont ils disposaient en 1956, 1966 et 1973 face aux matériels ultra-modernes des Arabes, en particulier des Egyptiens, auraient dû perdre ces trois guerres. N'engagaien-t-ils pas des Shermans dont la conception remonte au second conflit mondial? Lors de la guerre du Kippour, les Centurions formaient la grande masse des blindés israéliens, bien que ces engins datent des années 1955.

Une armée ne dispose jamais dans ses arsenaux de matériels derniers cri qui permettent d'équiper *toutes* ses formations. Pour notre part, nous

croyons que, dans notre terrain, le char 68 remplirait sa mission au combat. Certaines affirmations de la presse semblent très critiquables, car elles risquent de démoraliser les troupes concernées. Personne ne veut partir au suicide !

Le DMF et l'acquisition d'armement

La construction des différentes séries de chars suisses pose le problème du rôle de l'administration militaire dans l'évaluation, le développement et l'acquisition du matériel de guerre. Nous ne désirons pas nous singulariser par des critiques retentissantes, mais exprimer des idées que nous espérons susceptibles de créer des conditions favorables à une défense nationale crédible.

Le groupement de l'armement, qui dispose des experts compétents, doit présenter le cahier des charges technique, s'occuper des problèmes posés par le développement industriel d'un système d'arme donné. Cependant, en ce qui concerne le choix et les soumissions, le groupement de l'armement semble à la fois juge et partie. Comme il coiffe aussi les ateliers militaires de la Confédération, il risque de manquer d'impartialité face à des projets de l'industrie privée. On comprend aisément que ses responsables cherchent à assurer du travail à leurs entreprises en production. A ce propos, rien ne nous enlèvera de la tête qu'une firme privée compétente mettra au point et fournira un matériel d'une qualité bien supérieure à celui conçu et construit par un atelier fédéral, qui ne doit pas défendre à tout prix une image de marque. En dernière analyse, on peut se demander si la subordination d'un service de l'armement au groupement de l'état-major général n'apparaîtrait pas plus rationnelle.

Tout récemment, à l'occasion de son assemblée des délégués, la Société suisse des officiers demandait qu'un *organe neutre* intervienne dans la politique d'armement du DMF. Cette idée reprend en fait une proposition de la commission Daenzer qui, dans le cadre de «l'affaire Mirage», déplorait l'absence d'un organe indépendant susceptible de prendre une meilleure vue d'ensemble lors d'études concernant l'acquisition de matériels complexes. Il conviendrait de rendre une telle commission indépendante de l'administration militaire en la subordonnant au chef du DMF. Ce dernier ne dispose-t-il pas de la commission pour les avions militaires créée en octobre 1966 et composée de personnalités appartenant aux milieux scientifiques, économiques et industriels ? Peut-être serait-il plus judicieux de charger de cette tâche la commission de l'armement, actuellement à la disposition du chef de l'armement, mais en la subordonnant au chef du DMF ?

Lorsqu'il faut étudier et réaliser un projet, toutes les commissions du monde ne sauraient remplacer un véritable responsable. Cette obligation, M. Widmer et ses collègues de la sous-commission d'enquête l'ont bien mise en évidence en prétendant qu'au DMF, il y a trop de personnes, de groupes de travail qui s'occupent des projets, ce qui dilue la responsabilité.

2. L'acquisition d'un nouveau char. Quelques données du problème

Les problèmes du char 68 ne doivent pas faire oublier que nos troupes de campagne manquent de moyens blindés, que nos régiments de chars s'avéreraient plus efficaces s'ils disposaient de trois bataillons au lieu de deux, qu'à l'échelon armée, une réserve opérative mécanisée d'environ deux régiments dispenserait le haut commandement de faire systématiquement des ponctions dans les corps d'armée de campagne. Ces constatations apparaissent comme des vérités de La Palice à ceux qui connaissent les pertes et l'usure des formations blindées au combat.

En outre, nos Centurions, qui n'ont pas bénéficié d'une cure de jouvence comme ceux des Israéliens, ont bientôt vingt-cinq ans. Le char 61 demandera à être remplacé avant 1990. Dans la prochaine décennie, il faudra donc prévoir la mise à disposition de la troupe d'environ cinq cents chars de combat, si l'on ne réalise pas le renforcement évoqué plus haut, sept cents dans le cas contraire. Il ne s'agira pas de mettre à la ferraille nos chars 68 dans six ou sept ans. Les divisions mécanisées les céderont aux divisions de campagne et «toucheront» un nouvel engin.

D'après le chef d'arme des troupes mécanisées et légères qui participe à l'élaboration du cahier des charges militaires², le nouveau char devra être d'une qualité supérieure à ceux d'un adversaire éventuel, si l'on veut compenser l'infériorité quantitative de nos formations mécanisées. Son canon d'environ 120 mm sera à même de détruire un char adverse jusqu'à 2500 m, ce qui implique un télémètre à laser, les éléments de tir étant calculés et donnés automatiquement au pointeur. Le rapport poids-puissance assurera des déplacements rapides entre différents couverts. Enfin, le véhicule fournira de bonnes conditions de service à l'équipage (il faut tenir compte de nos effectifs réduits) et comprendra un dispositif de protection AC intégré. «Le respect de toutes ces exigences amène naturellement — cela ne doit pas être tu — à un

² *Informationsbulletin für Instruktoren und Schulen der MLT*, mars 1979.

système d'arme complexe, très perfectionné, donc cher. On ne pourrait compter sur un char plus simple et meilleur marché, même s'il était produit en plus grand nombre.»

Prochainement, nos autorités devront choisir entre un char conçu à l'étranger et le projet de Contraves, une firme suisse, qui utiliserait bien entendu pour la production en série la collaboration d'une multitude d'autres entreprises dans le pays.

Face à cette alternative, le Conseil fédéral se trouve dans l'obligation de tenir compte, entre autres, de six facteurs importants: accepter le cahier des charges mis au point par l'état-major général et dont les exigences dépendent de notre stratégie et de notre doctrine d'engagement dans ces quinze prochaines années; évaluer la capacité de notre industrie, en particulier de Contraves, de concevoir et de construire un tel engin dans les délais voulus; comparer le coût d'une production nationale avec le prix des chars vendus par l'étranger. Il faut encore prendre en considération la conjoncture économique pendant la même période. En effet, une détérioration de la situation risquerait d'avoir des conséquences graves sur la poursuite des recherches sur le prototype et sur la construction en série. Au contraire, un achat pur et simple à l'étranger réglerait le problème une fois pour toutes. Il convient enfin d'étudier les avantages et les inconvénients de la construction sous licence³.

Il faut éviter les divergences entre les experts du DMF

Il semble normal que des tensions, des jalousies se produisent entre les différents genres de troupes, c'est l'aspect négatif de l'esprit de corps. Par exemple, un fantassin, conscient de l'importance de son arme et des coûts des matériels qui équipent d'autres formations, supporte difficilement les lacunes de son propre équipement, par définition plus rustique et moins onéreux. Il déplore, réaction en définitive très saine, qu'une partie importante des crédits militaires serve à équiper l'aviation, les troupes blindées et l'artillerie. Il oublie qu'un petit Etat se voit dans l'obligation de fixer des priorités.

Une telle attitude s'admet moins aisément de la part d'experts du DMF; elle ne ferait que renforcer dans leur opinion des milieux pas très favorables à notre défense nationale. D'autre part, comment le chef du département, dans de telles conditions, pourrait-il préparer l'avenir et pratiquer une politique cohérente?

³ La thèse de Paolo Uri, *Processus de décision et contrôle démocratique en Suisse (étude de cas dans le domaine de la défense nationale)*, Genève, Editions Médecine et Hygiène, 1972, nous a fourni plusieurs éléments de réflexion.

On ne peut s'empêcher, à tort espérons-le, de placer dans cette perspective les projets de chasseur de chars. Quelles sont les armées étrangères qui disposent encore d'un tel engin? N'oublions pas qu'une des grandes erreurs d'Hitler a été de favoriser la production des canons d'assaut au détriment des chars de combat.

Qu'importe en définitive que certaines formations blindées portent des parements verts, jaunes ou rouges, pourvu qu'elles bénéficient d'une instruction optimale qui coûte le moins possible au contribuable. En admettant ce principe, on en arrive à la conclusion qu'il ne faut pas éparpiller les moyens disponibles et utiliser les installations existantes.

Les retombées technologiques

La mise au point d'un char en Suisse pose des exigences sévères dans toute une série de problèmes qui intéressent l'ensemble de l'industrie suisse: création d'alliages spéciaux, utilisation de matières synthétiques pour la mise au point d'un blindage multiple⁴. La technique (mécanique, électricité, électronique, hydraulique, pneumatique) profite aussi d'un tel programme, car des solutions découvertes à cette occasion sont susceptibles d'applications dans le secteur civil.

Rappelons que des procédés mis au point lors du développement d'avions militaires en Suisse ont servi, par exemple, pour la fabrication de wagons, de machines-outils, de verre à haute résistance, de freins à disque. Les prises de vues radiographiques des parties soudées, pour détecter des insuffisances d'assemblage, oubliées jusqu'alors par l'industrie helvétique, ont pu être introduites grâce aux expériences de l'industrie aéronautique.

A maintes reprises, des firmes suisses ont montré qu'elles savaient concevoir et produire des systèmes d'armes complexes ou des éléments constitutifs qu'utilisent des armées étrangères. A titre d'exemples, citons la tourelle de char DCA produite par Oerlikon-Contraves et acquise par la Bundeswehr, les armées belge et hollandaise.

A notre humble avis, une entreprise privée, lorsqu'elle se voit chargée de mettre au point et de produire un système d'arme, doit absolument maintenir, voire améliorer son image de marque. Elle ne peut se permettre de livrer un matériel déficient⁵, ce qui semble une garantie pour l'acquéreur. D'autre part, pendant la phase de mise au

⁴ Ce blindage est composé en principe d'un «sandwich» acier-céramique ou autre matière synthétique. Il résiste mieux que le blindage traditionnel aux effets de la charge creuse et des obus perforants.

⁵ Ce qui n'exclut pas, comme nous le disions plus haut, des «maladies de jeunesse».

point et les essais à la troupe, les techniciens du Département militaire vont se montrer plus critiques, alors qu'ils tendraient éventuellement à taire les faiblesses des conceptions ou des travaux exécutés par leurs collègues d'un atelier fédéral.

Cependant, la production indigène d'une arme sophistiquée ne règle pas toutes les questions. Notre pays dépend presque entièrement de ses importations en matières premières; de plus, certains groupes ou appareils de notre futur char de combat ne pourront pas être construits en Suisse. Le moteur des chars 61 et 68 ne provient-il pas d'Allemagne fédérale? On peut également se demander s'il serait rentable de développer pour notre char une pièce et des munitions spécifiques. En cas de tension, de conflit en Europe, nous éprouverions de grandes difficultés à continuer, à accélérer la cadence de production. Cette éventualité reste identique en cas de construction sous licence. N'importe quel Etat étranger équipera en première urgence ses propres troupes et celles de ses alliés!

Politique conjoncturelle et coût d'un char construit en Suisse

Si l'on envisage le coût de l'acquisition d'un nouveau char, on constate que l'achat pur et simple à l'étranger s'avérerait financièrement la plus avantageuse. La construction sous licence entraînerait une augmentation des frais de l'ordre de vingt pour cent. Vraisemblablement, une conception et une production suisses apparaîtrait *a priori* comme la solution la plus onéreuse, l'importance de la série ne permettant pas d'amortir beaucoup le prix des recherches et de l'outillage.

Ce fait ne doit faire exclure d'emblée cette solution, car des facteurs de politique conjoncturelle doivent entrer en ligne de compte. A-t-on avantage à créer ou à maintenir des postes de travail? Faut-il soutenir certains secteurs de notre économie? Si de telles mesures semblaient nécessaires, un partie du crédit devrait passer dans le budget du Département de l'économie publique, ce qui ne serait que justice, puisque de telles considérations n'appartiennent pas au domaine spécifiquement militaire. Incontestablement, cette solution augmenterait les chances d'un projet de char suisse.

3. Bilan

En guise de conclusion, sachant qu'un officier de milice domine difficilement toutes les données d'un problème aussi complexe, nous nous hasardons à formuler les thèses suivantes:

- «Ne jamais tout attendre de la force du terrain, par suite ne jamais se laisser glisser, en raison de la force du terrain, vers une défense statique⁶.»
- Il convient de choisir un char produit en Suisse à condition que celui-ci soit livré à temps, à un prix acceptable, qu'il puisse engager le combat avec succès contre ses concurrents étrangers de la dernière génération, compte tenu de notre terrain et de notre doctrine d'engagement.
- Une entreprise privée assure un développement plus rapide et plus sûr, car ses travaux sont définis en fonction de la rentabilité et d'une image de marque.
- Un coût plus élevé doit être pondéré par des considérations de politique conjoncturelle.
- Les spécialistes qui penchent en faveur d'un char étranger, le plus souvent du Léopard, devraient faire connaître leurs arguments objectifs.

H.d.W.

⁶ Clausewitz, *Principes*.

Pour briser la force mécanique, seule la force mécanique possède une efficacité certaine.

CHARLES DE GAULLE: Mémorandum secret à Daladier,
Premier Ministre français, 26.1.40.