

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 126 (1981)
Heft: 6

Artikel: Les défauts du char 68 ont été réparés
Autor: Weck, Hervé de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-344388>

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: 11.01.2026

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

Les défauts du char 68 ont été réparés

par le major Hervé de Weck

En 1978 et 1979, on a beaucoup parlé des défauts du char 68. Ils s'étaient surtout manifestés sur la troisième série de ces engins dont la tourelle plus large, donc plus lourde, posait des problèmes spécifiques. Cette situation avait amené les Chambres à bloquer les crédits nécessaires à la construction d'une quatrième série. Rappelons que les formations mécanisées romandes disposent de chars 68 de la première série, qui présentaient également des déficiences.

Plusieurs entreprises privées, en collaboration avec les Ateliers fédéraux de Thoune, ont empoigné le problème et l'on peut dire qu'aujourd'hui, la plupart des défauts de toutes les séries sont corrigés. Les essais à la troupe d'une vingtaine de chars modifiés ont donné des résultats satisfaisants synthétisés dans un récent rapport du Groupement de l'armement. Les responsables de ces essais ont présenté l'état des travaux et les conclusions qu'ils en tirent aux officiers de toutes les formations de chars.

Les défauts auxquels on a remédié

Plusieurs de ces défauts diminuaient l'efficacité du système d'arme et faisaient baisser les chances de succès du char au combat. Il fallait donc à tout prix les éliminer.

La station radio du véhicule émettant avec le maximum de puissance n'influait plus le stabilisateur. En effet, des «courants vagabonds» empêchaient parfois le canon de rester automatiquement pointé sur le but choisi, ce qui gênait le travail du pointeur et ralentissait le tir. Le glissement du canon, c'est-à-dire les déplacements intempestifs de la pièce pendant le tir, qui s'expliquait par des difficultés de réglage du système hydraulique, atteint maintenant une norme admissible.

Des dégâts se produisaient à la boîte à vitesses quand on enclenchait la marche arrière avant l'immobilisation complète du char. Ce cas peut surtout se produire lorsque le pilote roule couvercles fermés et qu'il éprouve de ce fait des difficultés à déceler un faible mouvement.



L'introduction de dispositifs de sécurité empêche les conséquences dommageables de manipulations fautives du sélecteur de direction. Même le char à grande tourelle peut tourner sur place et les modèles de toutes les séries ne risquent plus une explosion d'huile dans la boîte à vitesses lors de cette manœuvre.

Pour évacuer un char en panne, il fallait découpler les axes de transmission pour ne pas détériorer la boîte à vitesses. Ce travail demandait une bonne trentaine de minutes à une équipe de dépanneurs entraînés. Moyennant certains préparatifs, on peut maintenant remorquer le char sur cinq cents mètres, sans exécuter cette difficile opération, à condition que la boîte à vitesses soit en bon état.

Les ingénieurs ont renforcé l'«amarrage» des bras oscillants au châssis, ces éléments de suspension du train de roulement dont la résistance à l'arrachement laissait à désirer. Des galets de roulement forgés évitent la plupart des ruptures. Le véhicule risque donc moins de se trouver immobilisé dans un terrain difficile. Certaines pièces constitutives plus résistantes empêchent les fissures qui avaient été détectées sur le châssis et les réservoirs à carburant.

L'étanchéité du compartiment de combat contre les poussières radioactives et les effets des armes chimiques n'est pas encore assurée, si bien que l'on doit toujours prévoir le port de masques de protection dans le char, mais les spécialistes mettent au point un masque amélioré qui gênera moins le travail de l'équipage. Soulignons à ce sujet que les Américains eux-mêmes ont éprouvé beaucoup de difficultés à régler ce problème sur le XM 1.

Il faut encore tenir compte des défauts qui n'entraîneraient pas de problèmes spéciaux au combat, mais qui renchérissent la maintenance. Les chenilles du char 68 s'usent trop rapidement. Les organes compétents étudient encore différents modèles qui assureront un kilométrage plus élevé et dont les blocs de torsion en caoutchouc ne gêneraient plus la mise en place des axes lors du changement de maillons. Les bras oscillants perdent beaucoup moins d'huile, ce qui satisfera les écologistes et les préposés à l'achat des lubrifiants.

Ce qu'il reste à faire

Il faut maintenant introduire ces modifications sur *tous les chars 68* dont disposent nos formations blindées. Ce sera chose faite à la fin de l'année 1984. On prévoit surtout d'améliorer les performances de cet engin en le dotant, d'abord d'obus-flèches, ensuite d'un appareil de conduite automatique de tir.

La plupart des chars modernes utilisent ce genre de munition qui apparaît comme la plus efficace contre les nouveaux blindages. En effet, une élévation importante des performances des munitions traditionnelles avait atteint des limites techniques. La précision de la munition à noyau sous-calibré est fonction de sa rotation autour de son axe longitudinal, ce qui se révèle incompatible avec une vitesse initiale plus élevée. Voilà qui explique la naissance de l'obus-flèche stabilisé par des ailettes et tiré par un canon lisse. Le problème de la rotation ne se pose plus¹.

L'appareil de conduite automatique de tir comprend un petit ordinateur qui se charge de certaines opérations nécessaires au tir; il évite des erreurs dues au stress du pointeur. Il peut, par exemple, introduire automatiquement la distance mesurée par le télémètre à laser, détermi-

ner l'angle de tir en fonction de la vitesse initiale de la munition choisie.

Il faut avoir confiance !

Tenant compte de notre doctrine d'engagement des formations mécanisées prévues pour les ripostes, les responsables du DMF assurent que ce programme permettra au char 68 de lutter avec de bonnes chances de succès contre les chars modernes actuellement en service à l'étranger. A partir des années 90, il pourra rendre de grands services, en prenant la relève de notre bon vieux Centurion qui renforce actuellement la défense antichar de nos régiments d'infanterie.

Les commissaires des Chambres chargés des problèmes militaires partagent cette conviction, puisqu'ils viennent de donner le feu vert à la construction de la quatrième série de chars 68.

Il est grand temps que le public, spécialement nos soldats de chars, reprenne confiance et qu'il oublie les propos outranciers tenus par certains politiciens et repris par des journalistes en mal de sensation.

H. de W.

¹ Voir notre article «Qu'en est-il des munitions de chars?», RMS, août 1977.