

<b>Zeitschrift:</b>	Revue Militaire Suisse
<b>Herausgeber:</b>	Association de la Revue Militaire Suisse
<b>Band:</b>	- (2008)
<b>Heft:</b>	[2]: Blindés
<b>Artikel:</b>	Après l'engagement, les Léos font l'objet d'une maintenance minutieuse à Thoune : état des chars : "le lieu de l'engagement est déterminant"
<b>Autor:</b>	Dietrich, Pascal
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-346969">https://doi.org/10.5169/seals-346969</a>

### **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**

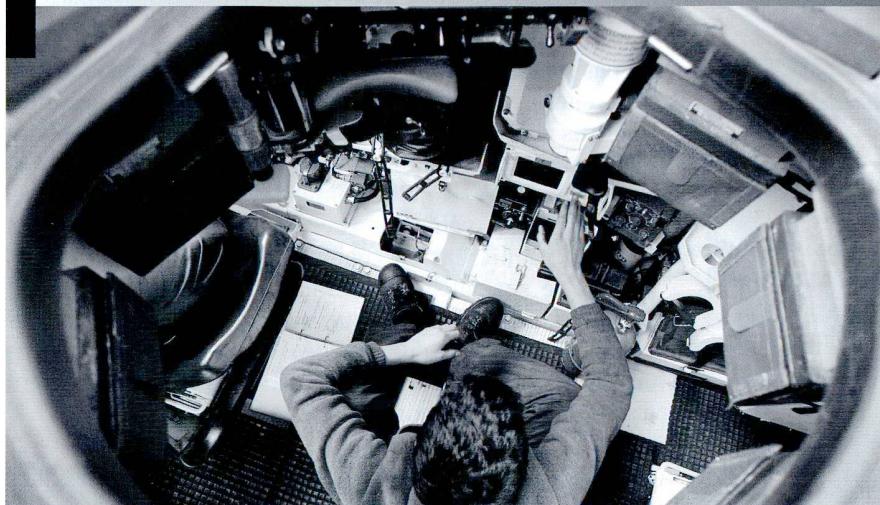
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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>**



L'entretien de systèmes aussi complexes que le char de grenadiers 2000 nécessite un grand nombre de spécialistes. Toutes les photos S. Liechti, © br bl 1.

Après l'engagement, les Léos font l'objet d'une maintenance minutieuse à Thoune

**État des chars : « Le lieu de l'engagement est déterminant. » \***

#### Four Pascal Dietrich

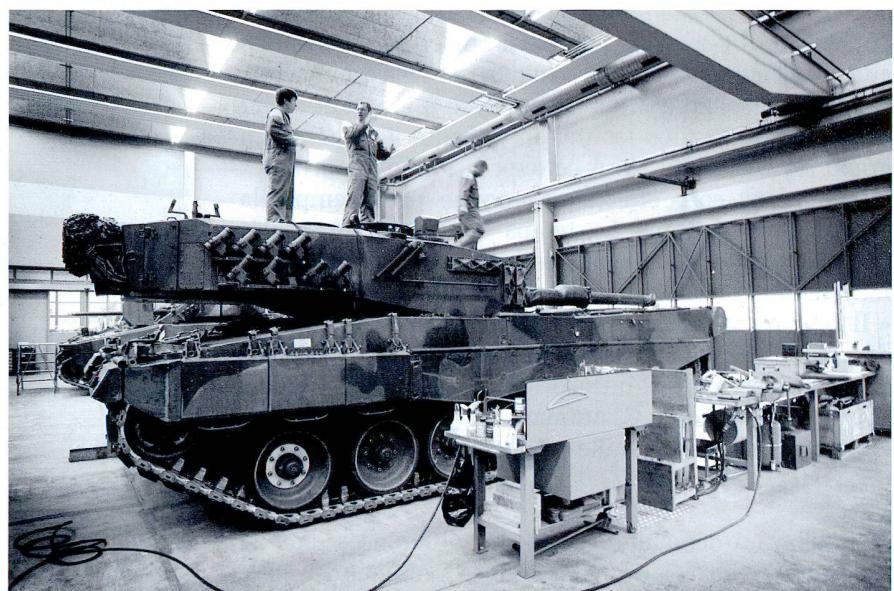
Cellule communication brigade blindée 1

**A**u terme d'un cours de répétition (CR), la troupe rend ses chars 87 *Léopard* au centre logistique. Bien peu nombreux sont alors les militaires de la br bl 1 qui s'intéressent au sort des *Léo*. Ces derniers sont pourtant méticuleusement contrôlés, entretenus et réparés, à Grolley ou à Thoune par exemple. Visite du centre logistique de Thoune.

Difficile de ne pas se perdre sur le site du centre logistique de Thoune. Des hangars et des parkings se succèdent les uns après les autres. « Quand on se déplace souvent d'un service à l'autre, il faut une voiture ou au moins un vélo » explique Hans-Jörg Zbinden avec un sourire. Le Bernois est à la fois directeur adjoint de la division entretien du centre logistique de Thoune et directeur de la division des véhicules sur roues de Berne. Bien que la base logistique de l'armée (BLA) ait connu d'importantes restructurations au cours des dernières années, plus d'une centaine d'employés continuent de s'occuper de l'entretien des véhicules militaires à Thoune (voir encadré). 42 collaborateurs travaillent dans la division des véhicules à chenilles et des véhicules sur roues blindés. À propos de la situation du personnel, Hans-Jörg Zbinden explique : « Jusqu'à présent, nous avons été à même de répondre au moins aux besoins élémentaires. » Selon lui, il arrive périodiquement que ses collaborateurs doivent faire face à des surcharges de travail, quand plusieurs unités entrent en service

les unes après les autres dans un court laps de temps par exemple. Il ajoute : « Aucune entreprise n'engage son personnel en fonction des périodes d'activité les plus intenses. » D'après lui, il ne faut pas oublier que le personnel a été réduit, alors qu'auparavant il y avait plutôt des gens en réserve, qui pouvaient être rapidement engagés en cas de besoin. L'armée suivrait aujourd'hui les principes du secteur privé dans plusieurs domaines et serait en mesure de concurrencer l'industrie au niveau des coûts. Selon Hans-Jörg Zbinden, il est indéniable que cette nouvelle organisation engendre des heures supplémentaires pour les collaborateurs. « Je dois ajouter qu'il arrive souvent que le nombre maximum de véhicules soit commandé, » souligne-t-il. Il serait ainsi déjà arrivé qu'une unité ait commandé plus de chars blindés sur

**La qualité de la maintenance dépend grandement du soin et du sérieux de la troupe lors de ses services et lors de ses travaux de rédition (REDIMA).**



\* Cet article est paru dans le magazine *Armée actualités* No.2/2008 réalisé par la cellule communication de la brigade blindée 1, avec l'aimeable autorisation du lt col Pascal Ravessoud.

## Le centre logistique de Thoune

Le centre logistique de Thoune est un des cinq centres logistiques de l'armée suisse. Il est né du regroupement de l'arsenal de Thoune, du parc des automobiles de l'armée (PAA) et de ses annexes. Le centre logistique de Thoune est dirigé par Kurt Sommer. Il est constitué des départements ravitaillement/évacuation, entretien, transport et soutien des forces aériennes. Au total, environ 550 collaborateurs travaillent pour le centre logistique de Thoune, dont 252 dans le département entretien.

roues dotés d'un équipement spécial que la Suisse n'en compte réellement.

Lorsque les chars reviennent d'un engagement de troupes en CR ou d'une école de recrues, ils ne sont pas simplement parqués. Ils sont au contraire minutieusement contrôlés. « Nous avons des consignes qui doivent être suivies à la lettre, il s'agit principalement de sécurité », explique Christian Ammann, directeur de l'unité organisationnelle des véhicules à chenilles lourds. Avec son équipe, il s'occupe des chars 87 *Léopard*, des chars de dépannage *Büffel* et des obusiers blindés M 109. « Nous réceptionnons les chars avec un rapport sur l'état des véhicules rempli par la troupe », indique Christian Ammann. Toutes les défaillances connues doivent y figurer. En outre, chaque système est soumis à un contrôle de sécurité après chaque service. À l'aide d'une *check-list*, les mécaniciens vérifient toutes les fonctions et pièces principales et notent quelles réparations sont nécessaires. « Le temps consacré à ces vérifications est d'environ douze heures pour un *Léo* », selon C. Ammann. À titre d'exemple, les freins et les chenilles sont contrôlés à cette occasion. Les réparations viennent ensuite. « Après cela, le char est à nouveau prêt pour l'engagement », explique-t-il.

Périodiquement, les chars font l'objet de services d'entretien plus importants, échelonnés dans ce qui est appelé des « *Fristenpakete* » (FP). Tous les deux ans et demi, un FP 2 – comparable à un service d'entretien auto - doit être fait. Tous les cinq ans, le FP 5 est effectué, ce qui correspond à un service moyen à grand et inclut une vidange. Et tous les dix ans, chaque *Léo* passe un grand service, le FP 10. À cette occasion, d'importantes interventions sont effectuées, comme par exemple la vidange des moyeux. Le temps de travail nécessaire pour ce service varie considérablement. On compte en moyenne 100 heures pour le contrôle et les réparations. « Il faut dire aussi que, pour des raisons de sécurité, nous démontons les chenilles tous les 3 000 kilomètres et leur faisons passer un test ultrason pour détecter les fissures chez RUAG », ajoute C. Ammann. Après 4 800 – 5 000 kilomètres, chaque chenille est systématiquement retirée du service.

Lorsqu'on lui demande s'il y a des différences dans la reddition des chars suivant les unités, C. Ammann préfère

ne pas s'aventurer en terrain miné. « Il y a bien sûr des différences, mais je ne pourrais pas citer d'anecdotes relatives à des bataillons particuliers », répond-il. L'état des chars dépendrait surtout du lieu d'engagement. « À Bure, les chars sont nettement plus mis à l'épreuve, c'est clair. Les véhicules revenant d'Hinterrhein ou de Wichlen requièrent en général moins de réparations », précise ce spécialiste confirmé. Il se dit plutôt satisfait de la troupe. « Il arrive que nous devions nettoyer des véhicules pendant des journées entières parce qu'une erreur est survenue quelque part, mais ce sont vraiment des exceptions », raconte-t-il.

Bien que sur les 220 chars *Léo* encore en service aujourd'hui, 90 doivent être retirés du service, C. Ammann ne prévoit pas une diminution du travail dans son atelier. « Les véhicules restants seront engagés plus intensivement, le nombre de kilomètres parcourus par char va augmenter et par conséquent des réparations plus importantes seront nécessaires », présume-t-il. « Nous devrons vraisemblablement effectuer de plus en plus de réparations en dehors des intervalles réguliers », prévoit-il. Malgré la réduction de la flotte des *Léo*, le calme n'est donc pas prêt de revenir sur le site de Thoune.

Pa. D.

Entretien sur un chasseur de chars *Piranha* au centre logistique de Thoune.

