

Revue des revues

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **148 (2003)**

Heft 11

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Revue des revues

■ Cap Alexandre Vautravers

Armement

Nouvelles structures pour RUAG SUISSE et Armatisuisse, ex-Groupement de l'armement. (*Schweizer Soldat* 5, 2003, p. 20-21) (ASMZ 5, 2003, p.10-11)

De nombreuses critiques de cercles militaires égratignent le ministère de la Défense britannique. La politique d'acquisition est mise en cause, mais on veut également mettre en évidence les lacunes dans la modernisation des forces. Sont concernés le programme de *rétrofit* du char *Challenger 2*, de l'avion de reconnaissance maritime *Nimrod*, le vieillissement des transmissions au sein des troupes de combat, les défauts techniques du fusil SA80A2 en conditions désertiques. Les critiques les plus virulentes concernent le parc aérien. Personne ne sait à ce jour comment financer l'acquisition en parallèle de l'*Eurofighter* et du *JSF (F-35)*. Enfin, les 64 hélicoptères *AH-64D Apache* sont actuellement cloués au sol, faute de pilotes qualifiés : les 144 futurs pilotes ne termineront en effet leur formation qu'au début 2007, non en 2004 comme initialement prévu ! (ASMZ 3, 2003, p. 45)

Le futur véhicule modulaire blindé à roues européen a enfin trouvé un nom ! Le programme multinational conduit par les Allemands *KMW* et *Rheinmetall*, le Britannique *Alvis* et le Hollandais *Storck Aerospace* souffrait d'un manque d'unité d'action : dénommé selon les pays *Gepanzerte Transport-Kraftfahrzeug (GTK)*, *Multi Role Armoured Vehicle (MRAV)* ou *Pantser Wiel Voertuig (PWV)*. Le nom de « *Boxer* » est une simplification bienvenue. Les premiers engins effectueront des essais à la troupe en 2004 ; la production en série est prévue à partir de 2007. (ASMZ 4, 2003, p. 56)

Génie

RUAG Land Systems (Thoune) et Rheinmetall (Kiel) se sont associés pour développer et produire

conjointement un char du génie basé sur le châssis du *Leopard 2*. Ce *private-venture* est financé entièrement par les industriels eux-mêmes ; il ne répond pas directement à un appel d'offre. Le marché potentiel est considérable et, s'il est disponible d'ici la fin de cette année, ce char s'imposera probablement sans concurrence en Suisse et dans les autres pays utilisateurs du *Leopard 2*.

Le char du génie n'est pas destiné, comme l'actuel char *G 63* sur châssis *M 113*, à transporter des sapeurs. Il s'agit d'un engin de chantier lourd et blindé, disposant d'une lame, de deux treuils d'une capacité de 20 tonnes chacun, enfin d'un bras articulé de 9 mètres de long, utilisable comme pelle mécanique ou comme grue (< 3,5 t). L'engin remplace les machines de chantier, là où celles-ci ne pourraient s'aventurer en raison de mines ou de tirs, l'équipage étant en mesure de travailler sous la protection du blindage et de son armement défensif. (ASMZ 5, 2003, p.16-17)

Le mensuel *Bauen & Retten* consacre plusieurs articles à des exercices de franchissement. Une double page présente les sites internet des troupes du génie ou de sauvetage. (*Bauen & Retten* 1, 2003)

Aviation

Depuis le mois de février 2003, la firme RUAG Aerospace (Emmen) procède à des tests de fatigue sur une cellule de *F/A-18*. Durant ces essais, celle-ci est soumise à des efforts équivalents à 10000 heures de vol, soit le double de l'engagement prévu durant les trois prochaines décennies. Ces tests, déjà effectués sur les *Vampire*, *Venom*, *Mirage* et *Tigre*, se sont révélés nécessaires car, par rapport à l'utilisation qu'en font les forces étrangères, les appareils suisses sont davantage sollicités par le vol en montagne et la proximité des terrains d'aviation et des zones d'entraînement. (NAM 4, 2003, p. 2)

Deux articles sont consacrés aux Forces aériennes stratégiques russes, à leur concentration sur les bases d'Engels et Dyagilevo, la diminution du nombre et des types d'appareils. (P. Butowski, «Russia's Strategic Bomber Force», *Combat Aircraft* 6, mai 2003, p. 548-565; H. Mambour, «Les bombardiers de la Volga», *Air Fan* 281, avril 2002, p.12-22). Voir également le comparatif de Y. Gordon. («Blackjack vs Lancer», *Combat Aircraft* 2, septembre 2003, p. 64-71)

David Isby a rédigé une liste des nouvelles armes guidées d'aviation et des systèmes de guidage. De nouveaux engins, plus lourds et plus puissants, doivent pouvoir atteindre même les cibles durcies et enterrées. Une autre nouveauté est le *rétrofit* des armes antichars tirées à partir d'hélicoptères, d'ogives thermobariques (*Fuel-Air Explosive, FAE*) à effet anti-personnel. («Hard, Smart and Accurate», *Air Forces Monthly*, p. 28-32) La même revue contient un dossier sur les forces aériennes en Europe. (*Air Forces Monthly*, p. 33-52)

A lire également, un article consacré aux moyens et aux tactiques pour le sauvetage des pilotes, le *Combat Search and Rescue (CSAR)* au sein de l'USAF. («No Fear», *Combat Aircraft* 2, septembre 2003, p. 28-35)

Histoire de l'aviation

Le professeur Murray, de l'*US Army War College* propose un excellent article de huit pages intitulé «Le bombardier finit toujours par passer», consacré à l'évolution des doctrines de la *Royal Air Force* durant les années 1930. Il montre la faible crédibilité et la faible priorité de la chasse. Malgré cela, les bombardiers n'étaient ni suffisamment rapides ni suffisamment protégés, d'où la victoire à la Pyrrhus durant la campagne de bombardement stratégique en 1941-1945. (*Aéro Journal* 31, juin 2003)

Un article d'A. Thomas est consacré aux «Vols sans retour», les chasseurs *Hurricane* catapultés de navires marchands durant la Seconde Guerre mondiale. Une escadrille, éparpillée dans l'Atlantique et dans la mer du Nord, devait intercepter les avions de reconnaissance ou les sous-marins allemands menaçant les convois. Ce système fut peu rentable, l'avion ne pouvant atterrir et le pilote devant être souvent pêché dans une eau glaciale. Il fut remplacé, dès que ceux-ci furent disponibles, par de petits porte-avions d'escorte. (*Aéro Journal* 31, juin 2003)

C.-J. Ehrengardt a réalisé un dossier de vingt-six pages richement illustré sur «La renaissance de l'armée de l'Air 1945-1950». Celui-ci a le mérite d'être une synthèse compréhensible pour le lecteur étranger aux structures françaises à propos de ce chapitre crucial et complexe. Durant quatre ans, les anciens alliés vont s'échanger et se rembourser les appareils utilisés durant la guerre. Pour rebâtir une industrie obsolète, on prend le parti de capitaliser sur les ateliers implantés par l'occupant et l'on fabrique des *FW-190*, *JU-52*, *Fi-156* et *BF-108* «made in France». Des appareils américains ou britanniques, obsolètes et fatigués, sont achetés en grand nombre. Les accidents sont nombreux, et ceux-ci doivent vite être remplacés. (*Aéro Journal* 31, juin 2003)

Sujet méconnu que celui de l'aviation finlandaise en 1939-1945! L'article de E. Rittaranta et K. Stenman retrace la carrière de ces «as» et de leurs machines d'origine italienne, française, allemande ou américaine, qui se sont fait les dents contre l'aviation soviétique. (*Aéro Journal* 32, août 2003)

G8

Un article repris du quotidien *24 Heures* évoque l'appel de certains milieux (Alliance d'Oltén, GSsA) à refuser de servir ou de porter une arme dans le cadre de cet engagement subsidiaire de sûreté. L'appel au refus de servir est illégal, passible de trois jours à trois ans d'emprisonnement; des enquêtes ont été ouvertes. (NAM 4, 2003, p. 7)

A suivre également, le débat de bas-étage lancé par la presse de boulevard alémanique sur les moyens de se faire dispenser de servir. Des chiffres alarmants, qui mettent en péril les principes d'obligation générale de servir et d'égalité des droits et des devoirs dans ce pays. Et que penser de l'attitude d'un Peter Bodenmann lorsqu'il affirme que «Les jeunes recrues réalisent ce que les responsables politiques n'osent pas faire, à savoir réduire de moitié l'armée et son coût étant donné que l'armée suisse n'a plus de fonction dans le contexte européen actuel.» Est-ce vraiment là une attitude responsable? En érigeant l'individualisme en nouvelle devise d'Etat, gagne-t-on vraiment au change? (NAM 2, 2003, p. 4)

Sur les structures de commandement de la conférence d'Evian, lire l'article du col EMG Riedo. (ASMZ 7, juillet 2003, p.14-15)

A + V