

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 99 (1954)
Heft: 11

Artikel: Le grand programme d'engins téléguidés de l'U.R.S.S.
Autor: Pergent, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342627>

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: 11.05.2025

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

Le grand programme d'engins téléguidés de l'U.R.S.S.

La Revue américaine *Aviation Age* a publié dans le N° d'août 1953, sans nom d'auteur, des études très remarquées sur le développement des forces soviétiques. Elle paraît disposer d'excellentes sources d'information, tant par leur sûreté que leur rayon d'action, pourrait-on dire en style d'aviation.

L'article en question passe au crible toutes les informations concernant le domaine des engins téléguidés soviétiques, dont la synthèse est fort suggestive.

* * *

L'U.R.S.S. s'efforce derrière un voile de secret de distancer les puissances occidentales dans ce domaine. Elle a mis sur pied un vaste réseau de *rampes de lancement* s'étendant sur deux faces de son territoire : de la Finlande à la mer Noire et d'Arkangel au nord-est de la Sibérie. Ces rampes peuvent être pointées sur des objectifs en Europe occidentale, dans l'Alaska et les Etats-Unis.

La plupart de celles de la Russie d'Europe se situent le long du littoral de la mer Baltique, et notamment dans les anciens pays baltes. Certaines également sont implantées sur les côtes polonaises et allemandes. Les plus importantes se trouvent à l'île de Ruegen, pointée sur l'île danoise de Bornholm, à Kolberg-Deep et Henken-Hagen, avec des champs de tir de 5 à 600 km. jusqu'à l'île de Saarema au large de l'Esthonie ; d'autres installations existent à Gipka et dans les îles de la baie de Riga ; d'autres seraient projetées près d'Erfurt en Thuringe et pourraient atteindre aussi bien les ponts du Rhin que les ports d'Anvers et Rotterdam.

Le principal effort se porte donc sur la Baltique pour s'en assurer le contrôle complet, c'est-à-dire y compris la rive

opposée, et la mer du Nord. Dans le sud, d'autres rampes ont été aménagées dans les Carpathes et sur les côtes de la mer Noire, ainsi qu'en Hongrie, dont les objectifs pourraient être aussi bien les Dardanelles que les côtes yougoslaves de l'Adriatique.

Une vingtaine de rampes constituent une base. Les bases les plus importantes connues sont au nombre de vingt. Outre le réseau européen, un autre réseau, sibérien, est formé de bases à Arkangel, sur la presqu'île de Kola et aux estuaires del'Ob et du Yenisseï. Il s'agirait alors d'engins transpolaires pouvant atteindre l'Alaska.

* * *

Les engins téléguidés et armes analogues étaient groupés sous une autorité spéciale dès 1949. Dès lors il en a été formé la 4^e *Force armée* soviétique, dont le commandement est à Moscou (général Yakovlev). Celui-ci englobe également les fusées et bombes atomiques et s'étend à l'étude stratégique de leur emploi. Cet organisme est autonome à l'égard des autres forces armées. Il semble que l'énorme développement dans ce domaine se soit opéré au détriment de l'ensemble des forces russes et plus particulièrement de l'aviation rouge.

L'activité des Russes a porté à l'origine sur l'amélioration des V 1 et V 2 de la guerre, en s'assurant le concours plus ou moins forcé des ingénieurs allemands. Ils en ont considérablement augmenté les caractéristiques : la vitesse, atteignant celle du son et subsonique, la puissance, la portée (5 à 700 km.) et la fréquence de lancement, soit 40 engins-heure par rampe et donc 800 engins-heures par base.

Parmi les améliorations apportées par les Russes qui, dans l'ensemble n'ont fait que reprendre les conceptions allemandes, il y a lieu de mentionner un dispositif de freinage spécial en vol pour réduire la vitesse du modèle A 9 à un peu moins de 2000 km-heure avant d'atteindre l'objectif, en vue semble-

t-il d'en mieux assurer le guidage. Un projet de beaucoup plus vaste envergure s'emploie à la réalisation de la fusée géante allemande A 10, dite « gigogne », de près de 100 tonnes et d'une portée d'environ 6000 km. ; une fusée supplémentaire à l'altitude incroyable de 200 km. se détache pour poursuivre sa route. Un autre engin, le M 1 est tiré verticalement et comporte trois fusées successives, dont la dernière se détache à 8000 m. après avoir franchi le mur du son. Enfin les Russes ont poursuivi d'actives recherches en ce qui concerne les explosifs, notamment les explosifs liquides, et les carburants.

* * *

Le principal *centre de recherches* soviétique pour les engins téléguidés est l'Institut Tsaim à Moscou, possédant d'ailleurs de multiples annexes dans toute l'Union. Un nombre considérable de savants allemands y sont employés, notamment à celle de Kouibychev. D'autres établissements se trouvent à Valdeki, près de Tallinn (Esthonie), au sud-ouest de Solikamsk et un autre particulièrement secret se cacherait dans l'Oural, près de la ville de Molotov.

La production est activement poussée dans des usines spécialisées ; la plus connue est celle de Khimki dans la banlieue de Moscou. Il s'agit souvent aussi d'usines d'aviation et d'automobiles situées dans les régions où sont installées les bases de lancement et les stations d'essais. A noter également que les engins catapultés sont expérimentés à l'Institut de recherches aérodynamiques à Putbus, dans l'île de Ruegen. L'électronique est surtout étudiée à Kouibychev, où a été transportée l'usine allemande de précision Askania.

Les experts américains estiment assez faibles, même primitives, les réalisations soviétiques dans le domaine du contrôle radar, du téléguidage et de la télécommande du feu. Ils y voient une certaine analogie avec le retard que les Russes avaient eu assez longtemps dans celui de l'aéronautique ; mais

ils s'attendent à un sérieux effort de leur part. Cependant les Soviétiques manqueront pendant longtemps, si ce n'est de techniciens capables de sérieuses réalisations, du moins du nombre toujours plus élevé de spécialistes éprouvés chargés de manipuler des engins excessivement complexes. En tout cas l'énorme labeur des Russes dans ce domaine des engins téléguidés et des fusées mérite de retenir sérieusement l'attention.

LA PUISSANCE NAVALE SOVIÉTIQUE¹

Très souvent il est fait mention de la flotte de sous-marins russe et des dangers qu'elle pourrait faire courir aux communications alliées avec ses 350 bâtiments environ. L'article en question étudie cette question dans son ensemble ; il a été précédé d'une note de la rédaction du grand quotidien londonien, qui situe la marine soviétique au second rang dans le monde (sans doute après celle des Etats-Unis), en ne tenant compte que des navires en service actif et non des unités en réserve ; par contre, au point de vue du nombre, la flotte russe de sous-marins est « formidable », l'emploi de cet adjectif paraissant devoir remplacer le qualificatif de première du monde.

* * *

Cependant le corps de l'article semble détruire quelque peu ces différentes appréciations. En effet, quant aux navires de surface, l'U.R.S.S. n'en possède pas de premier ordre, ni cuirassés, ni porte-avions. Sa flotte n'est pas d'une composition homogène, les différents types reflétant certaines tendances européennes, notamment italienne, peu appropriées aux conditions très dures des mers septentrionales. Mais il y a

¹ Tiré de l'article du *Times* de Londres, du 9 juin 1954, par un « correspondant spécial »).

lieu de croire que la marine soviétique est passée à l'exécution d'un important programme de construction de croiseurs d'une classe supérieure. En outre elle possède une centaine de destroyers de types divers, mais dont se dégageraient deux versions perfectionnées.

L'auteur de l'article met l'accent sur le fait que, malgré les progrès soviétiques dans la mer Baltique (bases et arsenaux de nouvelle création), la marine soviétique présente toujours la caractéristique que lui imprime sa situation d'être bloquée par le goulot danois. Même sa nouvelle base de Petsamo, libre de glaces, à l'extrême pointe scandinave, ne lui apporte pas un appoint sérieux à celles de l'océan Arctique, prises par les glaces durant cinq mois de l'année.

La flotte des sous-marins est également assez hétérogène, formée par des unités russes démodées, ou bien par l'échantillonnage de bâtiments achetés à l'étranger à différentes époques. Le fond de cette flotte est formé par une centaine de bâtiments de type russe de 600 à 700 tonnes d'avant-guerre ; et une centaine de petits sous-marins de 200 à 500 tonnes, dont les plans datent de 1933, qui ne peuvent jouer qu'un rôle local et défensif. Les uns et les autres de ces sous-marins ne pourraient pas opérer à partir de bases soviétiques à l'encontre des grandes voies de communication vitales de l'océan.

Toutefois cette flotte comporte 50 à 60 sous-marins de type soviétique (classes K et S) à grand rayon d'action de plus de 10 000 milles et à vitesse élevée. Ceux-ci peuvent constituer une menace réelle pour les communications atlantiques. Il semble en outre que des types plus puissants aient été mis au point sur la base des connaissances acquises par les bâtiments allemands. Un renouveau est donc à prévoir, avec même l'apparition de la propulsion atomique.

Cependant le spécialiste britannique, s'appuyant sur l'histoire russe, ne voit pas encore un développement qualitatif suffisant des aptitudes maritimes des Soviétiques pour donner toute sa valeur à la supériorité quantitative de leurs forces.

BATAILLE DÉCISIVE. — FRONTS CONTINUS ET INTERVALLES¹

Le simple titre de cet article situe le problème étudié, dont le dilemme est à la base des préoccupations actuelles, l'état des armements ne permettant plus la formation de fronts continus.

L'auteur fait tout d'abord l'historique du front continu tel qu'il a existé durant la guerre de 1915 à 1918 ; puis sa disparition sous l'effet du binôme char-avion. Celui-ci constitue le « moyen mobile » qui s'est substitué ou superposé pour la rupture d'un front aux « moyens de siège », trop lourds, indiscrets et incapables d'agir en temps voulu contre une défense activement reformée un peu en arrière.

La conception actuelle de la défense va donc reposer sur des fronts comportant des intervalles, ceux-ci couvrant au total des espaces plus vastes que les zones de résistance organisées dans les compartiments dangereux. L'ensemble de ce dispositif doit pouvoir freiner l'agresseur et permettre de gagner le temps nécessaire à la réunion des forces pour la bataille décisive.

Puis l'auteur expose la manœuvre présumée d'infiltration de l'envahisseur, ainsi que les conditions d'emploi des feux atomiques qui en découleront de part et d'autre, au désavantage semble-t-il de la défense ; la manœuvre retardatrice ne pourra ainsi pas jouer son rôle. Le problème essentiel consiste donc, soit à recréer avec les armes actuelles des possibilités de fronts continus, quoique très différents de forme, « mais solides et durables », soit à engager une bataille initiale décisive. — Ce problème présente en effet toute la gravité des options stratégiques de l'heure.

J. PERGENT

¹ Tiré de l'article du colonel Ailleret paru dans la *Revue militaire d'Information* du Ministère de la Défense nationale Paris, du 25 juillet 1954).