

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 115 (1970)
Heft: 4

Rubrik: Chroniques suisses

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: 02.03.2025

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

« Regarder 2 fois »

Programme de l'éducation routière de l'armée 1970

Le Service des transports et des troupes de réparation a établi un nouveau programme d'éducation routière de l'armée pour 1970. L'éducation routière visant un but précis se révèle également efficace dans l'armée lorsqu'elle porte sur la conduite des véhicules automobiles lourds. Preuve en est le résultat réjouissant des deux campagnes précédentes : « S'arrêter au lieu de tenter le dépassement » (1968) et « Route libre » (1969). Elles ont permis de réduire de près d'un tiers, par rapport aux années précédentes, le nombre des accidents.

En 1970, la campagne d'éducation routière dans l'armée et l'administration fédérale tend à lutter contre les manœuvres imprudentes et à combattre ainsi une cause fréquente de sinistre. Elle a pour devise :

REGARDER 2 FOIS

parce que dans les accidents de ce genre ce sont en premier lieu l'observation et la réflexion qui font défaut.

Le choix du nouveau programme a été dicté par la statistique des accidents de la circulation militaire dont il ressort que chaque année les accidents de manœuvre constituent près de la moitié des cas de dommages dans lesquels des véhicules militaires sont impliqués. Il n'est guère d'autre catégorie de sinistres où la cause directe apparaît aussi nettement. *Cette cause, c'est la négligence du conducteur.*

REGARDER 2 FOIS, observer attentivement et réfléchir sont les deux moyens qui permettent aux conducteurs, même expérimentés, d'éviter les accidents de manœuvre.

Avant de déplacer un véhicule, il faut d'abord se demander quelle est la meilleure façon de procéder. *Renoncer à une marche arrière* lorsqu'un détour permet également d'arriver au but. Il n'en reste pas moins que, pour des raisons techniques, la maniabilité des véhicules à moteur est meilleure en arrière qu'en avant, mais la vue vers l'arrière est toujours gênée dans une certaine mesure. Pour voir à côté du véhicule et derrière, il faut recourir à des moyens auxiliaires tels que un ou plusieurs miroirs. Malgré tout, il reste souvent un angle mort de visibilité qui dissimule un danger au conducteur. Ce sera notamment le cas dans l'obscurité lorsque les feux de recul font défaut.

S'il est inévitable de reculer, notamment avec un véhicule qui masque la vue vers l'arrière, le conducteur doit demander l'aide d'une tierce personne. Ce sera généralement un camarade ou même un supérieur. Cette personne a pour mission de surveiller la manœuvre. Elle le fera, bien entendu, en se plaçant hors du véhicule, *et non pas* en restant commodément dans la cabine ou sur le pont de charge.

Il peut arriver qu'une *marche arrière* doive être effectuée *lorsqu'on ne dispose pas d'une tierce personne*. Cette éventualité doit être envisagée même au service militaire, où il y a pourtant de nombreux « disponibles ».

Dans ce cas, le conducteur doit toujours contrôler ce qu'il y a et ce qui se passe derrière le véhicule et, avant de partir, il en fera au besoin le tour.

Le *démarrage en avant* depuis le bord de la chaussée constitue également une manœuvre qui doit être effectuée sans gêner les autres usagers.

Celui qui démarre doit s'intégrer dans la circulation sans accrocs. S'il y a des difficultés, ce sont généralement les mêmes que pour reculer : on a oublié de regarder avant d'agir : c'est pourquoi chaque conducteur a tout avantage à prendre l'habitude de « *REGARDER 2 FOIS* ».

Le peu de temps ainsi perdu n'a aucune importance. Le double coup d'œil présente l'avantage d'obtenir deux images successives du trafic dans lequel on doit s'intégrer.

Cette forme de prudence est particulièrement payante pour démarrer avec des camions parce que ces véhicules masquent la vue vers l'arrière et que leur temps d'accélération est long.

Pour toutes les manœuvres, que ce soit en avant ou en arrière, on a raison de dire que celui qui a bien observé a fait la moitié du parcours. Observer signifie naturellement regarder attentivement et non seulement tourner machinalement la tête !

* * *

Il ne faut guère s'attendre à un succès rapide de l'éducation routière. On serait parfois tenté de donner raison à ceux qui prétendent que hors des mesures policières rigoureuses et de la répression sévère des infractions au code de la route « il n'y a pas de salut ».

Cela est vrai dans une certaine mesure. Mais nous prétendons que même au conducteur chevronné il reste toujours quelque chose à découvrir et à répéter, et ce quelque chose peut être déterminant. L'instruction est donc un élément indispensable au succès de l'éducation routière et, pour atteindre le maximum d'efficacité, elle doit être concentrée sur un seul sujet. La statistique des accidents de la circulation militaire, en 1968, comparée aux moyennes et aux kilomètres des quatre années précédentes le démontre clairement puisque, comme nous l'avons déjà dit, le nombre des accidents de croisement a baissé d'environ un tiers. Il faut donc souhaiter un plein succès à la campagne 1970.

Capitaine Maurice RAMUZ

Il convient de féliciter le Service des transports et des troupes de réparation. La documentation et les illustrations qu'il met à la disposition de la troupe sont absolument remarquables et le texte français impeccable. Malheureusement, le manque de place nous oblige à n'en donner qu'un résumé, dont nous remercions l'auteur. Réd.

Le choix d'un nouvel avion de combat : la discussion continue...

A deux reprises, nous avons abordé les divers problèmes posés par le remplacement, d'ici 1975, de 200 *Venom*. Nous avons mis en évidence¹ les avantages nullement négligeables, de la mise en fabrication d'une nouvelle série de *Mirage III S + Taran* ou de *Mirage 5*. A une autre occasion², on a relevé les caractéristiques, y compris leurs inconvénients, du *Fiat* et du *Corsair*, pour attirer l'attention sur la nécessité d'étudier la solution *Milan* (*Mirage 5* modifié)

Depuis lors, le Département militaire fédéral, sensible aux critiques émises, a tenté de justifier dans les derniers jours de décembre, l'option du Conseil fédéral favorable au *Corsair A-7* et au *Fiat G-91 Y*.

Dans son plaidoyer, le DMF rappelle que notre nouvel avion de combat devra être en mesure :

1. De combattre des objectifs terrestres importants et fortement protégés par la DCA ;
2. d'assurer sa propre protection ;
3. d'assurer — si nécessaire — la protection des avions de moindre puissance encore existants, cette dernière mission étant cependant reléguée au second plan.

Puis, le DMF réfute les principales objections présentées à l'égard de la sélection faite en août dernier par le Conseil fédéral :

1. *Insuffisante prise en considération des moyens anti-aériens (DCA à haute performance et avion supersonique) d'un adversaire éventuel des années 1970.*

L'évaluation des appareils a été faite, rappelle le DMF, d'une part, selon le procédé dit des « arbres de structure » par lesquels tous les aspects de l'utilisation sont, un à un, évalués et pesés selon leur importance et, d'autre part, selon une recherche quantitative, résumée dans un modèle mathématique dit « intégral » qui établit la relation entre l'utilité militaire et le coût.

En ce qui concerne l'évaluation des performances tactiques des avions, on a retenu, par ordre d'importance, six éléments : performances en mission d'appui tactique, en matière d'autoprotection et de protection d'autres avions, pilotage, décollage et atterrissage, efficacité du système de navigation, efficacité des systèmes de secours. Il est clair que la prépondérance a été accordée à la capacité de l'avion de combattre les objectifs au sol.

Dans le domaine de l'autoprotection, on relève que ce sont moins les facteurs d'efficacité des futures armes de la DCA que les performances et les données caractéristiques des avions qui sont importantes pour l'estimation des dangers auxquels ceux-ci sont exposés. De même, en cas d'attaque de chasseurs, l'esquive du danger dépend largement de la manœuvrabilité des avions visés, de leur aptitude à prendre des virages serrés, de la vitesse à laquelle ils peuvent prendre de

¹ Voir RMS de septembre 1969.

² Voir RMS de janvier 1970.

tels virages notamment. Cet élément a été important dans l'évaluation des appareils en présence.

Dans tous les domaines considérés, on a comparé surtout les qualités intrinsèques de chaque avion et tenu compte des différences entre les modèles.

2. *La protection des chasseurs-bombardiers.*

Répondant à la critique selon laquelle soit le *A-7*, soit le *G-91 Y* seraient exposés à de lourdes pertes s'ils n'étaient pas accompagnés de chasseurs, le DMF relève que tous les chasseurs-bombardiers — super ou subsoniques — doivent être protégés. Après l'acquisition de notre nouvel avion de combat, notre aviation aura — de toute façon, comme le prouvent les expériences étrangères — besoin d'un chasseur de protection de zone ; celui-ci prendra la relève du *Hunter*.

Malgré cela, les évaluations entreprises l'ont été dans l'hypothèse que les chasseurs-bombardiers devraient opérer sans protection d'avions intercepteurs.

3. *L'aptitude supersonique.*

Si cet élément a joué un rôle dans l'évaluation des modèles, le DMF relève cependant qu'il est rare qu'un chasseur-bombardier utilise sa puissance supersonique. La capacité de transport d'armes, le rayon d'action, la vitesse de croisière, le viseur de combat contre des objectifs au sol, l'appareil de visée pour le combat aérien, la manœuvrabilité, revêtent une importance décisive.

Les expériences étrangères (Etats-Unis, Italie, Israël, France) montrent que la caractéristique supersonique d'un appareil n'est pas déterminante ou exclusive.

Comparaisons

Le *A-7* et le *Jaguar* compensent les avantages du *Mirage*, aux dires du DMF, par leur armement supplémentaire, leur viseur au sol, leur grand rayon d'action. Quant au *G-91 Y* il est caractérisé par une manœuvrabilité extraordinaire, sa simplicité technique et de pilotage, son bas prix.

Le *A-7* offre la meilleure maturité technique, dit-on, pour la production en série, alors que le *G-91 Y* doit encore être équipé d'un calculateur pour le largage des bombes.

Le *Jaguar*, dans la version « S » qui intéresse notre pays, n'a pas fait suffisamment ses preuves et ne peut être retenu.

Quant au *Mirage 5*, malgré sa vitesse élevée, il ne peut mettre en valeur, affirme le DMF, ses excellentes qualités dans le rôle d'un avion d'appui tactique. Son appareil de conduite de feu est en outre insuffisant et on estime que la mise au point, l'adaptation de l'appareil à nos conditions entraîneraient des retards, soulèveraient des inconnues techniques et financières qui ne permettent pas de le retenir.

Le DMF — idée qui sera appréciée — a pris grand soin d'informer l'opinion publique sur les conditions dans lesquelles une importante décision a été prise, en l'occurrence, la sélection du *Corsair A-7* et du *Fiat G-91 Y*. Ces renseignements sont intéressants. Sont-ils convaincants ? Nous n'osons l'assurer.

Le débat reste donc ouvert, tant sur le plan politique et militaire que dans la RMS.

J. C.