

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 100 (1955)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Chronique aérienne : actions combinées et rendement de l'arme aérienne  
**Autor:** Henchoz, P.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-342680>

### **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:** 30.03.2025

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

actif et l'état de guerre. Plus le danger est grand et imminent, plus il se justifie d'étendre le cercle des personnes qui doivent être soumises aux rigueurs de la justice militaire. Les expériences de la seconde guerre mondiale nous ont démontré le mal énorme que peuvent causer des personnes soigneusement préparées et organisées en « cinquième colonne » au moment d'une agression subite.

A tous ceux que ces questions juridiques peuvent intéresser, nous recommandons vivement la lecture de la thèse de M. R. Willi, intitulée « Die Trennung der militärischen von der bürgerlichen Gerichtsbarkeit nach schweizerischem Recht ».

Dr E. STEINER

---

### Chronique aérienne.

#### **Actions combinées et rendement de l'arme aérienne**

La coopération de l'aviation avec les troupes terrestres est à l'ordre du jour. Elle fait l'objet d'études diverses aux échelons supérieurs du commandement, études dont les résultats seront sous peu concrétisés à l'intention de la troupe sous la forme d'un règlement. Elle est aussi un des objets dont on se préoccupe, aussi bien dans les exercices-cadre de nos états-majors que dans les manœuvres de nos unités et corps d'armée.

Cette prise de conscience à l'égard d'un problème longtemps délaissé est salutaire. Les aviateurs qui réclament depuis longtemps cette coopération sont les premiers à se féliciter de ce large courant d'intérêt. La volonté de vouloir modifier, en l'espace de deux ou trois ans, un état d'esprit qui était celui de certains belligérants au mois d'août 1939, renferme

toutefois certains risques. Il y a des erreurs qu'il ne faudrait pas commettre, et il serait regrettable de constater dans quelque temps qu'un excès de zèle nous a fait passer directement de la croupe sur l'encolure de notre nouvelle monture.

L'étude parue sous la plume du Général Fleurquin dans le numéro de mai dernier des Forces aériennes françaises<sup>1</sup> nous montre bien que nous ne sommes pas seuls à courir certains dangers. Elle se rapporte aux enseignements de la campagne d'Indochine et en particulier au siège de Dien Bien Phu. L'auteur pose le problème par une citation du Général Guillaume, Chef d'Etat-Major Général des Forces Armées. Celle-ci vaut la peine d'être reproduite ici, tant elle illustre bien un des aspects essentiels de la coopération.

« Les dernières opérations en Indochine ont mis en évidence, une fois de plus, la nécessité absolue d'une combinaison étroite et permanente entre l'action des trois armées et plus particulièrement entre les forces terrestres et les forces aériennes. Cette combinaison doit commencer dès la conception même de l'opération. Trop souvent le Commandement arrête son idée de manœuvre en ne tenant compte que des seuls facteurs terrestres ; le facteur aérien n'est pris en considération que comme un appoint, une aide propre à faciliter et à alimenter la manœuvre choisie. L'aviation, dont les possibilités et les servitudes n'ont pas été considérées comme des facteurs essentiels de la décision du chef, intervient alors dans des conditions qui ne lui permettent pas d'être pleinement efficace et qui même l'empêchent de jouer dans la bataille le rôle décisif qui aurait pu être le sien ».

Comme dans toute opération militaire, l'action combinée des forces terrestres et aériennes doit être scindée en deux phases distinctes, la conception et l'exécution. Le rendement de la seconde est strictement fonction de la première. Or en matière d'appui aérien, la conception est affaire avant tout des échelons supérieurs du commandement, de l'Armée en

---

<sup>1</sup> Page 791 : Combinaison des actions et unité d'action.

particulier. A ce niveau seul peuvent être conçue la manœuvre d'ensemble, être estimés le rythme, la durée et l'espace d'une action à laquelle concourent des forces dont le rendement dépend de ces trois facteurs essentiels. A ce niveau seul peut être établi, en toute connaissance, le dosage le meilleur des moyens aériens disponibles.

Reprises avec certaines restrictions bien naturelles, ces considérations conservent leur valeur aux échelons des corps et unités d'armée. « Coopération intellectuelle des chefs, d'abord » dit le Général Fleurquin. Nous y ajouterons, pour notre gouverne, création d'un véritable organisme de coopération au sein de notre commandement supérieur, organisme dans lequel terrestres et aviateurs, sur pied d'égalité absolue, matérialisent à l'intention des exécutants cette pensée des opérations combinées, cette préoccupation constante d'harmonisation dans la mise en œuvre de moyens aux possibilités et aux servitudes propres et diverses.

Le plus gros effort semble donc bien devoir être exigé des états-majors supérieurs, et non comme on a parfois tendance à le croire, des exécutants. Citons ici à nouveau le Général Fleurquin. « Dans le 97 pour cent de leurs sorties (si l'on s'en réfère aux archives de la 2nd.T.A.F.), les pilotes opérant en arrière des premières lignes ennemies, ignorent où se trouvent les fantassins amis et ce qu'ils font. Ils n'ont d'ailleurs aucune nécessité de le savoir pour l'exécution de leurs missions. C'est dire que si la combinaison de *l'action* des forces terrestres et aériennes est toujours nécessaire, la combinaison de *leurs actions* est le plus souvent inutile ».

Il ne faudrait pas mal nous comprendre. L'aviateur chargé de coopérer avec les troupes terrestres dans un secteur bien défini n'est pas indifférent à ce qui se passe au-dessous de lui. Seulement, ce qu'il doit savoir de la situation au sol est déterminé par les conditions particulières de son engagement. Il ne saurait d'autre part se mettre au courant de l'évolution du combat dans tous les secteurs dans lesquels il peut être appelé à intervenir dans une journée d'opération. Coopération ne

signifie pas combinaison à outrance, et l'aviateur ne saurait sur ce point s'inspirer, même en les extrapolant, de toutes les méthodes en usage entre fantassins, blindés et artilleurs.

Au cours d'une précédente chronique <sup>1</sup>, nous avons esquissé le rôle que doivent jouer les officiers d'appui aérien au sein des unités et corps d'armée. Nous avons insisté sur l'influence qu'ils devraient être à même d'exercer sur le commandement. Mais ils ne seront jamais des tacticiens de l'opération combinée, pour la bonne raison que les servitudes rencontrées dans l'engagement de l'aviation en appui sont essentiellement d'ordre technique : heure ou horaire d'intervention, délimitation des zones à ne pas survoler, consignes à la DCA et à l'artillerie, établissement de la ligne de sécurité, jalonnage éventuel des positions avancées amies, désignation des objectifs, météo... autant de points qui sont indispensables et suffisants, mais qui vont laisser l'aviateur dans l'ignorance de la situation tactique. Il ne faudrait donc pas croire que ce sont les aviateurs incorporés dans les états-majors qui vont assurer à l'action aérienne un rendement intéressant.

Nous ne croyons pas pour notre part à la nécessité et à la possibilité, en cours d'opérations, d'un contact personnel entre « appuyeur » et « appuyé ». Nous savons que nous serons jugés sévèrement par certains. Cela ne veut pas dire qu'en temps de paix et tout particulièrement en période d'instruction, il ne faille pas rechercher et provoquer ces contacts en toutes occasions. Mais nous sommes entièrement d'accord avec le Général Fleurquin lorsqu'il dit « sous la réserve qu'ils ne faussent pas les idées sur la nature de la coopération des exécutants en temps de guerre ».

En matière d'appui aérien, nos manœuvres impliquent un grand danger que nous avons déjà relevé à plusieurs reprises dans cette revue. L'aviation y est attribuée sur une base qui ne correspond pas à sa répartition en temps d'opérations. Jamais en guerre, un commandant de corps d'armée ou de

---

<sup>1</sup> Juin 1955 : l'officier d'appui aérien.

division ne disposera en propre de formations aériennes. L'octroi d'un crédit de missions ne pourra se faire qu'avec parcimonie et pour un temps limité. Il se passera même parfois de longues périodes au cours desquelles il n'aura aucune aviation pour l'appuyer. Ceci pour une raison très simple que l'on connaît, mais qu'il est bon de rappeler de temps en temps, à savoir que la tâche primaire de l'aviation réside dans l'appui indirect, c'est-à-dire en actions lointaines, déclenchées par le Commandement de l'Armée.

La conjugaison des efforts et l'étroite liaison des exécutants renferment de réels avantages mais aussi quelques risques. Une coordination trop étroite est une entrave pour l'aviation. Elle équivaut — toute allusion mise de côté — à atteler ensemble un bœuf et un cheval de sang.

#### LE GRAND MEETING INTERNATIONAL DE GENÈVE DES 25 ET 26 JUIN

Au moment où nous écrivons cette chronique, l'Exposition retrospective qui représentait une partie importante des manifestations aéronautiques de Genève est en train de fermer ses portes. Durant près d'un mois, cette exposition a permis à un grand nombre de visiteurs de prendre conscience de ce que notre pays a réalisé jusqu'ici. Elle a prouvé en particulier que nous devons faire un réel effort pour entretenir la flamme que quelques pionniers ont su allumer il y a cinquante ans, pionniers qui ont noms Dufaux, Durafour, Bider, Comte...

La presse a fait une large relation des journées du meeting. Aussi voudrions-nous nous limiter à quelques brèves considérations. Remercions tout d'abord très chaleureusement l'Avia et l'Aéro-Club de Genève pour le magnifique esprit d'entreprise et pour la méthode avec lesquels ils ont mené au plein succès cette remarquable manifestation. Les ailes romandes y ont fait la preuve de leur vitalité et elles nous ont consolé de quelques déconvenues. Trop long au gré de certains, le programme du meeting ne l'a pas été à notre avis. Il faut en

effet se poser la question si, dans une fête de l'air de cette ampleur, il est nécessaire de s'en tenir à certaines habitudes. Nous sommes convaincus pour notre part que la foule immense qui se pressait autour de la piste de Cointrin jusque dans la soirée n'a manifesté ni ennui ni impatience. Le temps ne compte pas lorsqu'on a une fois la chance d'assister à une manifestation aussi exceptionnelle.

Il n'y avait pas de confrontation proprement dite entre les diverses délégations étrangères. Nous nous garderons donc d'esquisser un jugement comparatif. Celui-ci du reste ne saurait être que tendancieux. Le souci du prestige national a néanmoins joué, et c'est heureux. Les cinq patrouilles acrobatiques d'Italie, des USA, de Grande-Bretagne, de Suède et de France étaient, nous le savions, des formations sélectionnées et même spécialisées dans ce genre d'exhibitions. Elles ont toutes fait preuve d'un degré de virtuosité inconnu chez nous. Est-ce à tort ou à raison que nous n'entraînons pas de telles formations ? C'est une question difficile à trancher, cette forme d'entraînement n'ayant qu'un rapport indirect avec la préparation à la guerre. Il serait toutefois faux de croire que dans les pays cités ici, seules une ou deux formations spécialisées exercent des évolutions acrobatiques en ordre serré. Ces évolutions font même parfois partie du programme normal d'entraînement. Chez nous, le nombre limité d'heures de vol dont nous disposons nous interdit d'envisager le vol en formation autrement que comme une des formes de la préparation au combat. Si les étrangers cultivent néanmoins la haute voltige en formations, c'est qu'ils savent parfaitement qu'elle est un excellent moyen d'émulation et de propagande.

Hz.

---