

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 103 (1958)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Les ailes meurtries  
**Autor:** Henchoz  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-342871>

### **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:** 17.03.2025

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

et de nos possibilités, il faut conclure que les unités blindées des Grands sont trop lourdes et trop coûteuses pour nous, petit pays en majeure partie montagneux, partout montueux et coupé. Nous devons pouvoir assurer une défense de notre territoire aussi efficace, plus efficace, et à bien meilleur compte, à l'aide de moyens *mieux adaptés* et moins coûteux. Et ne pas oublier, avec Bossuet, que « le plus grand dérèglement de l'esprit, c'est de croire les choses parce que l'on veut qu'elles soient et non pas parce qu'on a vu qu'elles sont en effet. »

Colonel-divisionnaire MONTFORT

---

### **Les ailes meurtries**

Notre arme aérienne vit, n'en doutons pas, une période capitale de sa brève histoire, une période décourageante à divers égards aussi. Son avenir et, sur certains points, son existence même, sont mis en jeu. Elle a été ces derniers mois l'objet de débats nombreux et passionnés auxquels les votes récents des Chambres fédérales ont mis momentanément un terme.

Il serait parfaitement déplacé de revenir sur les décisions qui ont été prises par une large majorité de nos parlementaires sur la base des propositions faites parfois à l'unanimité par les divers chefs et commissions responsables. Ces décisions appartiennent au passé. Nous avons à nous y soumettre. Il serait toutefois exagéré de penser qu'elles ont réellement apporté une solution. En distribuant à notre force aérienne la manne fédérale par centaines de millions, nos hautes autorités n'ont pas chassé les nuages accumulés depuis longtemps. Si quelques sourires de satisfaction ont pu apparaître ici ou

là, ce n'est certainement pas sur les visages de ceux qui ont pleinement conscience de leurs responsabilités envers l'avenir de notre aviation militaire. Les deux motions votées à l'unanimité, relatives au bureau des plans et à la construction sous licence, en complément des sommes accordées, sont des vœux pressants qu'il ne faudrait pas reléguer à l'arrière-plan maintenant que l'argent est là et que l'on va de nouveau être absorbé par les problèmes de portée limitée que soulève l'introduction à la troupe d'un nouveau type d'avion.

Nous n'avons le désir ni l'envie de faire le procès de quoi que ce soit. Nous ne suggérerons pas davantage des solutions nouvelles. Certains remèdes ont déjà été invoqués ailleurs qu'ici. Ayant fait de l'aviation militaire notre métier et parfois même notre vie, nous nous bornerons à exprimer avec un certain recul quelques impressions laissées par les événements récents. Nous nous garderons d'entrer dans les détails.

Dans le domaine de la doctrine d'emploi, il est frappant de constater combien souvent on a fait allusion à la « Conduite des troupes ». Cette évocation incessante du règlement qui fixe l'engagement de notre armée eût été une excellente chose si elle avait eu pour but de ramener la concorde. Il a fallu hélas constater que les mêmes articles pouvaient être interprétés de façons très diverses. Les partisans convaincus de la défense aérienne ont trouvé là matière à justifier leur conception, tout autant que les adversaires de cette tendance, c'est-à-dire les partisans de l'appui exclusif des troupes terrestres, y ont puisé les arguments leur permettant de la combattre. La faute est-elle au règlement ? Celui-ci ne tient pas compte des considérations de la guerre atomique. Cette réserve suffit-elle à déclarer cet ouvrage insuffisamment clair en ce qui concerne la guerre aérienne ? Pour notre part, nous persistons à croire que le nœud du problème n'est pas là. Théoriquement la défense aérienne et l'appui des troupes terrestres sont deux missions complémentaires. Laquelle est la plus importante ? Personne ne peut le dire pour la raison bien simple que seul le déroulement des opérations déter-

minera l'ordre et l'importance relative des missions de couverture ou d'appui. Nous avons donc toujours théoriquement le devoir de nous préparer indistinctement à l'une et à l'autre. Le pouvons-nous encore ? Nous ne le pensons pas. Nous sommes arrivés en effet à la conviction qu'un petit pays comme le nôtre doit limiter ses ambitions. Toute discussion est devenue inutile. Nous ne voulons faire injure à personne, car nous ne voulons tout de même pas penser que les partisans de l'aviation d'appui comptent faire de l'interception en altitude avec des avions faits pour transporter des bombes, pas plus que nous voulons prêter aux chasseurs purs l'intention de détruire des positions camouflées et enterrées, avec des intercepteurs largement supersoniques. La discussion est devenue inutile. Seule compte encore ici une décision, c'est-à-dire un choix. Seulement ce choix n'est valable que pour autant qu'il est clairement et fermement exprimé. Il n'est acceptable que dans la mesure où les renoncements consentis ne créent pas un déséquilibre tel que l'accomplissement des missions jugées primordiales n'est pas lui-même sérieusement compromis.

A l'étranger, des discussions autour d'un règlement tel que la « Conduite des troupes » se seraient certainement limitées à un cercle de spécialistes. Dans le cas qui nous occupe ici, une foule de gens qui n'ont jamais pris place aux commandes d'un avion et surtout pas d'un avion à réaction, qui n'ont aucune idée de la conduite d'une formation d'avions de combat, qui n'ont des problèmes relatifs aux opérations aériennes que des vues superficielles, fragmentaires et souvent dépassées, ont exprimé des opinions définitives sur ce sujet.

Devant un tel spectacle, il serait certainement faux de prendre pour une acceptation tacite le silence de ceux qui finalement porteront le poids des responsabilités, endosseront les risques des opérations aériennes et essuieront tous les reproches en cas d'échec. Il y aurait beaucoup à dire ici sur l'attitude des aviateurs, attitude qui leur a valu de sérieuses critiques. Si ceux-ci sont prêts à admettre quelques écarts et exagérations, il est par contre un reproche qu'ils ne sau-

raient accepter. On a voulu les faire passer un peu pour de grands enfants à l'esprit chevaleresque qui pensent à des exploits spectaculaires plutôt qu'à l'accomplissement de missions de guerre. Pourquoi cela ? Est-ce peut-être parce que l'on a proposé dans un cercle d'officiers des avions ayant des performances sensiblement supérieures à ceux dont l'achat était proposé ? Nous ne nous étendrons pas ici sur l'opportunité de telles propositions. Si l'on estime qu'elles ont été formulées d'une manière quelque peu cavalière, elles ne sont cependant, à quelques rares exceptions près, que l'expression d'une volonté désintéressée de doter nos formations aériennes des meilleurs matériels possibles. Ce désir était parfaitement sain. Ceux qui ont fait ce reproche aux aviateurs, ont-ils pensé un seul instant que nous avons dans nos escadrilles des jeunes gens qui pilotent un avion que nous sommes seuls en Europe à posséder encore dans nos formations de front ? Que malgré cela ces jeunes gens accomplissent leur service et font leur devoir avec conviction et enthousiasme, qu'ils sont prêts à se battre demain s'il le faut, en sachant qu'ils auront en face d'eux des adversaires pilotant des avions aux performances et à l'armement supérieurs ? Ceux qui ont ainsi qualifié les pilotes, se rendent-ils compte de l'état d'esprit dans lequel se trouvent ces derniers au combat, seuls à bord, entièrement livrés à eux-mêmes ? Ont-ils mesuré l'importance que peut avoir pour eux la confiance dans le matériel ? Cette critique a démontré une certaine méconnaissance des problèmes aériens. Elle a produit un effet plutôt déprimant.

Le choix d'un type d'avion est une affaire extrêmement délicate, tout le monde en convient. L'avion sur mesure n'existe guère. Une foule de considérations diverses doivent être confrontées avant la décision finale. Il est toutefois un fait que nous voudrions rappeler, et qui prend ici un relief singulier. Nous pensons en effet que la difficulté de décider est en rapport étroit avec le nombre des gens qui ont à exprimer un avis. Plus le nombre des « spécialistes » est élevé, plus long est le temps nécessaire à leurs consultations, parce que plus

grand est le nombre des opinions émises. Ajoutons au temps nécessaire pour ces délibérations les délais imposés par les recherches ou les essais, et nous constatons qu'il n'est pratiquement plus possible de conférer à tous ces travaux un rythme acceptable, le rythme qu'exigent le développement et la mise en service à temps des matériels aéronautiques modernes.

Les aviateurs actifs ne sauraient être tenus pour responsables des multiples controverses et hésitations qui se sont manifestées et qui, reconnaissons-le, ont singulièrement compliqué les choses. Comment saurait-on exiger d'eux une discipline aveugle et anonyme alors que tout au long de leur carrière on exalte leur clairvoyance et leur personnalité ? Le jour où tout esprit combattif aura abandonné nos équipages, notre force aérienne ne deviendra plus qu'un objet de luxe inutile.

Nous avons dit au début que nous traversions une époque décourageante. Ce mot n'a pas été écrit à la légère. Aussi paradoxal que cela puisse sembler, les aviateurs se sont sentis isolés au cours de ces débats. Ils ont pu mesurer qu'ils étaient une minorité, que leur optique des choses était difficilement transmissible et que leurs problèmes étaient souvent résolus dans un esprit qui n'était pas le leur. Ils ont pu réaliser combien, dans un petit pays comme le nôtre, il est difficile de se singulariser. Ils ont compris enfin que l'inspiration n'était guère leur fait et qu'ils n'étaient bien souvent que des instruments.

Ceux parmi eux qui arrivent à un âge où, qu'on y tienne ou non, on endosse les plus grosses responsabilités, ne mesurent pas sans inquiétude la fragilité de leur condition. L'aviation use vite ceux qui la servent. Ils se demandent désormais où ils iront puiser les forces et la jeunesse d'esprit nécessaires pour faire face avec succès, à un âge où, ailleurs que chez nous, on se prépare à quitter l'armée.

Ces quelques impressions ne plairont certainement pas à tout le monde. Ce n'est pas leur but. Encore une fois, il n'est

pas question de revenir sur les décisions prises. On devra toutefois comprendre que l'achat d'avions est un problème et que la confiance qui doit animer ceux qui les pilotent ou les engagent en est un autre tout aussi important. L'un ne va pas sans l'autre.

Colonel HENCHOZ

---

### **La session du Conseil Atlantique et le problème des bases de fusées en Europe**

Les réunions du Conseil Atlantique, la plus haute autorité politique de l'alliance instituée par le Traité de l'Atlantique-Nord, tout en passant en revue de nombreux points, ont toujours eu à leur ordre du jour quelques-uns, un ou deux, d'une importance particulière. C'é sont généralement ceux de caractère militaire, mettant en cause la valeur même des forces. La session de fin décembre 1957 n'a pas manqué d'être dominée par une telle question, en l'occurrence celle des bases de lancement de fusées de grande portée à installer en Europe.

Dans les questions courantes, on retrouve celles qui reviennent périodiquement : l'examen de la situation internationale décrite selon la coutume comme ne permettant pas un relâchement de l'effort de l'Alliance, toutefois avec la nuance cette fois-ci qu'il importe de tenir compte de plus en plus des événements se produisant même au-dehors de la zone couverte par le traité ; le fonctionnement de l'alliance, incitant toujours à un meilleur système de consultations des pays en cause en cas de besoin ; la coopération scientifique et technique, qui s'est vue l'objet d'une attention spéciale en raison des progrès soviétiques ; le désarmement, dont les discussions tournent sans fin sur mille propositions concernant les essais