

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 103 (1958)
Heft: 9

Rubrik: Chronique aérienne

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>

ainsi accru et le soldat lui-même « jouera le jeu » parce qu'il aura l'impression de faire quelque chose de bien, d'intéressant et d'utile.

Les qualités nécessaires au combat de nuit, notre soldat les possède. Il doit simplement apprendre à les connaître. C'est la raison pour laquelle chacun de nous doit avoir à cœur de soigner l'instruction de ses hommes, parce que nous savons qu'il serait un crime d'envoyer au combat un soldat mal préparé.

Plt. JEAN VERDON

Chronique aérienne

Tâches et moyens de notre force aérienne

Le mois passé, nous avons brièvement esquissé les raisons pour lesquelles le développement de l'aviation militaire ne peut se passer de vues claires et lointaines. La nécessité d'adapter étroitement ces vues à nos possibilités apparaît comme un élément non moins important. C'est à ce dernier que nous voulons consacrer notre étude de ce mois.

On croit volontiers que l'élaboration de la doctrine est le fait de quelques esprits initiés, et que ce travail ne saurait se faire ailleurs que dans certains « hauts lieux » de la pensée militaire. Pour notre part, nous ne pensons pas qu'un collègue restreint dictant simplement à une large et imposante majorité — celle des exécutants — une organisation, un équipement et une méthode de combat, soit nécessairement la bonne méthode pour obtenir un rendement élevé en opérations.

Tout d'abord, la doctrine est l'aboutissement d'un long travail de synthèse englobant tous les aspects humains et matériels du problème considéré, ou si l'on préfère le résultat d'une large appréciation de situation. Elle est ensuite en quel-

que sorte un credo, un lien qui unit responsables des opérations et exécutants dans une même unité de vues et de pensée. Elle est l'élément de base de la discipline intellectuelle à tous les échelons. C'est dire combien cette doctrine doit être empreinte de réalisme, et à quel point ceux qui finalement la formulent doivent jouir de la confiance de ceux qui l'appliquent. Délicate mission que celle du chef moderne qui doit savoir tirer un large parti des réalisations scientifiques et techniques tout en conservant présents à l'esprit le caractère et les limites de la capacité humaine !

Qu'on nous pardonne l'insistance avec laquelle nous cherchons à revenir toujours à la source des choses. Pour notre part, nous nous sommes toujours refusé à penser qu'on aboutirait à une solution correcte des problèmes qui intéressent notre arme aérienne en engageant un débat pour ou contre tel ou tel type d'avion avant que certains éléments fondamentaux aient été clairement définis. Ce sont encore une fois quelques-uns de ceux-ci que nous allons aborder ici.

LA MISSION GÉNÉRALE DE NOTRE AVIATION

A notre connaissance, il n'existe chez nous aucun document qui définisse et précise à l'intention des exécutants le rôle qui est dévolu à l'aviation dans le cadre de notre défense nationale. Nous n'avons pas à l'heure actuelle quelque chose qui rappelle ce que nos voisins désignent par exemple par « Instruction sur l'emploi des forces aériennes » ou « Instructions sur l'appui aérien dans les opérations combinées ». Les parties de la « Conduite des troupes » consacrées au rôle de notre aviation ont été rédigées en s'en tenant volontairement à quelques principes généraux sans jamais aborder ni la forme ni l'ampleur de l'engagement aérien. Les quelques règlements ou directives qui ont été publiés jusqu'ici ne sauraient être comparés par leur importance aux règlements cités ci-dessus. C'est dire donc que lorsqu'on se met à parler du rôle de notre aviation, on voit apparaître rapidement des opinions divergentes, ce point

essentiel de la conduite de notre combat défensif étant laissé en grande partie à l'appréciation de chacun.

L'existence même d'une aviation n'est guère contestée, mais les arguments invoqués pour son maintien ou son renforcement ne sont pas toujours aussi convaincants qu'ils voudraient bien le paraître. Aux yeux de certains, nous devons absolument avoir une aviation parce qu'aujourd'hui on ne peut concevoir une armée sans force aérienne. De tels arguments manquent de poids. Voulons-nous entretenir à grands frais une aviation pour faire comme tout le monde ou avons-nous réellement besoin d'avions pour nous défendre? Toute la question est là.

Pour mesurer le rôle qui doit être imparti à notre force aérienne, il faut se reporter au sens originel de notre défense nationale et à la mission de notre armée. Il faut pour cela relire la Constitution fédérale. On voit aussitôt apparaître quelques lignes de force. La sauvegarde de l'indépendance du pays est étroitement liée au rejet de toute velléité d'agression contre notre pays. Sur ce point chacun est d'accord pour admettre que sans s'être battue, notre armée a parfaitement rempli sa mission au cours des deux dernières guerres. Le caractère de cette armée doit donc être façonné tout autant autour de son aptitude à décourager l'agression que dans sa capacité à mener le combat défensif à l'intérieur de nos frontières. Indépendamment de toute hypothèse stratégique, notre défense nationale doit avoir le caractère d'une force latente et totale, prête à être instantanément libérée. A la fin de son rapport sur le service actif 1939-1945, au chapitre consacré aux troupes d'aviation et de DCA, notre général insistait sur le caractère que devrait acquérir notre aviation après la guerre. Il insistait entre autre sur son pouvoir de riposte. En écrivant ce mot, il mettait exactement l'accent sur le caractère fondamental que ne doit jamais perdre la force aérienne, celui d'un moyen extrêmement vite mis en œuvre, très mobile, d'un pouvoir agressif unique, capable de porter très rapidement des coups brutaux sur des points fort éloignés les uns des autres.

Parmi les grands principes qui ont toujours régi les guerres d'une façon quasi immuable, celui de la sûreté est certainement un de ceux auquel nous devons rester le plus fidèlement attachés. Le petit doit agir avec prudence en s'entourant du maximum de garanties. Moins on a de chance de disposer d'une supériorité de moyens et plus il faut agir en sûreté. La part que prend ici l'arme aérienne est prépondérante. La recherche du renseignement et la défense aérienne en sont les deux aspects essentiels.

Il y a peu de temps encore, l'appui tactique par l'intervention au sol faisait figure de mission primaire et quasi exclusive de notre aviation. Il semble toutefois que l'on est en train de reviser cette conception, par trop inspirée de considérations purement terrestres, et dont le grave défaut est qu'elle néglige précisément un élément aérien essentiel. La coopération de l'aviation avec les troupes terrestres ne saurait être appréciée hors de son milieu naturel qui est celui de la bataille aérienne. S'imaginer que l'on va pouvoir appuyer longtemps les troupes avec ses appareils faits uniquement pour l'appui tactique alors que l'on ne dispose pas de moyens conçus pour neutraliser l'action de l'aviation adverse, fait partie du domaine de l'utopie. Malgré le développement technique actuel, malgré l'apparition des engins, la supériorité aérienne continue à apparaître comme la condition initiale à un appui tactique efficace. Nous revoilà placés devant une manifestation parfaitement claire du principe de la sûreté. Comment cette supériorité aérienne peut-elle être obtenue ? C'est une chose sur laquelle nous reviendrons prochainement.

L'absence dans notre armée d'un enseignement supérieur sur les questions aériennes est une lacune qui se fait lourdement sentir. Nous avons exprimé au début de cette étude l'opinion que la doctrine devait rester le fruit d'un patient travail de synthèse. Aussi longtemps que nous n'aurons pas un centre dans lequel tous ceux qui ont quelque chose à apporter ou à apprendre peuvent venir se retremper, nous continuerons à vivre sur un terrain singulièrement mouvant et

nous n'arriverons pas à obtenir cette discipline intellectuelle qui doit être considérée comme la clé de toute unité de doctrine.

L'IMPORTANCE A CONFÉRER A NOTRE FORCE AÉRIENNE

Dans les diverses études qui ont été menées ces dernières années autour de la nouvelle structure à donner à notre armée, on a passablement parlé d'aviation. Plusieurs propositions visant à son renforcement ont été faites. Certains milieux, par contre, estiment que nous sommes suffisamment dotés avec ce que nous avons. A notre connaissance, aucun mouvement sérieux demandant la réduction ou la suppression de l'arme aérienne n'a été déclenché.

Les partisans du renforcement de notre aviation se recrutent tout autant au-dehors qu'au sein même de celle-ci. Cette constatation ne peut que nous mettre à l'aise pour aborder à notre tour cette délicate question. Il y a deux ans à peine, ceux qui préconisaient une augmentation substantielle de nos formations aériennes avaient le vent en poupe. Aujourd'hui leurs espérances revêtent un aspect beaucoup plus tempéré. On s'aperçoit en effet que la façon dont cette augmentation a été souvent présentée n'était probablement pas la meilleure pour arriver au but.

On a cru à tort que l'importance de la force aérienne se mesurait au nombre de ses avions et à cette échelle seulement. Le nombre des appareils que nous pouvons aligner est un facteur commode pour les calculs budgétaires. Il est par contre insuffisant pour mesurer objectivement le pouvoir opérationnel de cette force aérienne. Il serait donc simpliste de croire que la capacité de notre aviation serait renforcée de 30 % le jour où nous aurons augmenté notre parc d'avions du même pourcentage. Si finalement le renforcement de notre aviation doit aboutir à un message, qui pour les besoins de la cause ramène le problème à une question de chiffre, ce message n'aurait de valeur que s'il a été précédé d'une étude très minutieuse de tous les facteurs qui ont une influence sur le rende-

ment de l'arme aérienne. L'aviation commerciale pour qui le rendement est vital l'a compris depuis longtemps. On sait par exemple que le temps qu'un avion passe au sol est un temps mort qui équivaut à une perte proportionnelle à la valeur du matériel. Un avion qui coûte des millions ne peut pas rester longtemps sans travailler. Il n'est donc pas surprenant d'apprendre qu'un long courrier passe le 70 à 80 % de son existence en l'air et le reste au sol en escale ou revision. D'où la nécessité de disposer de beaucoup plus d'équipages que d'avions. Pour notre part, sommes-nous encore sur la bonne voie en restant fidèles au principe qui veut qu'environ le 30 % des avions soit immobilisé par des contrôles ou des réparations ? Qu'il vole ou ne vole pas, un avion vieillit exactement de la même façon.

L'exemple ci-dessus n'a pas été fait pour tirer nécessairement un parallèle entre deux formes d'activités aéronautiques différentes. Nous l'avons choisi davantage dans l'idée de montrer que l'aviation exclut tout immobilisme en imposant une revision constante et patiente de son organisation. De cette adaptation dépend finalement le rendement.

Le nombre des avions mis en ligne n'est donc pas le seul critère à considérer. Il faut encore résoudre d'autres problèmes. Le nombre de sorties journalières que les matériels peuvent supporter, leur rapide remise en activité après réparations et contrôles, dépendant lui-même en grande partie de leur degré de rusticité, les possibilités de remplacement des avions perdus ou gravement endommagés, sont quelques aspects auxquels il faudrait ajouter toutes les mesures de sûreté qui ne tendent à rien d'autre qu'à augmenter l'effet de l'arme aérienne tout en diminuant les pertes. Les premières intéressent l'infrastructure, c'est-à-dire la conception même des bases et de la survivance des avions au sol, la seconde concerne l'engagement et la manœuvre.

Finalement, à la base d'un renforcement éventuel de notre aviation, il se trouve un problème à caractère strictement humain. Il est plus facile d'acheter des avions que de former

des pilotes et du personnel de servitude, mécaniciens et opérateurs divers. Chacun sait la difficulté que l'on a partout de recruter des instructeurs. Le cadre professionnel de la troupe d'aviation fait aujourd'hui des prodiges pour remplir toutes les tâches qui lui incombent. Les difficultés ne sont pas insurmontables. Elles soulignent toutefois ce que nous disions au début, que la doctrine est l'aboutissement d'un long travail de synthèse englobant tous les aspects humains et matériels du problème considéré.

Colonel P. HENCHOZ

Revue de la presse

Le soldat de la Bundeswehr

Nos voisins du Nord organisent une nouvelle armée, la *Bundeswehr*. C'est pour eux une véritable révolution¹. La *Reichswehr* avait déjà tenté de se différencier de l'armée impériale sur les ruines de laquelle elle était bâtie. Avec la *Wehrmacht* réapparut l'esprit prussien, dont le gouvernement actuel de la Bundesrepublik ne veut à aucun prix.

Des années durant, le soldat allemand fut considéré comme un instrument de premier ordre entre les mains d'un Etat-major général qui, jusqu'à la campagne de France en 1914, s'était révélé infailible. Un quart de siècle plus tard, le « Blitzkrieg » prouva que, mieux que nulle autre armée, la « Wehrmacht » avait compris les leçons de la première guerre mondiale. Ses foudroyants succès du début ne laissaient guère prévoir, sept ans plus tard, l'effondrement du III^e Reich et son partage en deux Etats, dont l'un communiste et satellite de l'U.R.S.S.

L'autre, la *Bundesrepublik* ou Allemagne occidentale, « a gardé une rancœur à l'égard de l'armée et du régime politique qui l'a

¹ Pour en donner une idée, nous avons puisé les renseignements qui suivent dans deux articles de la *Revue de défense nationale* (Paris), parus en février et en juin 1958. Au premier, nous avons emprunté des données sur une institution caractéristique de la nouvelle armée : l'homme de confiance. Nous avons surtout utilisé le second, intitulé *Le soldat allemand, citoyen-soldat*, remarquable exposé du même auteur, le *commandant Féraz*, qui lui a consacré 16 pages.