

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse

**Band:** 104 (1959)

**Heft:** 12

**Artikel:** La participation de l'Allemagne fédérale à la défense de l'espace aérien de l'Europe

**Autor:** Racine, M.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-342971>

### **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:** 22.11.2024

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

les parties les plus lointaines et souvent les plus difficiles à défendre, à y attirer et à y user les forces métropolitaines, à infliger à l'adversaire une perte continuelle d'influence et de prestige, et à l'affaiblir par le poids excessif de ses charges militaires. La manœuvre a déferlé jusqu'au Proche-Orient où se sont manifestées avec le plus de gravité les divergences de conceptions à l'intérieur de l'Alliance. C'est le reproche le plus grave que l'on puisse faire à cette coalition, plus grave assurément que le nombre insuffisant de ses unités d'armée, et plus lourd de conséquences dans les régions étendues où l'Alliance n'aura plus ses effets.

J. PERRET-GENTIL

---

### **La participation de l'Allemagne fédérale à la défense de l'espace aérien de l'Europe**

Malgré toutes les faiblesses que comporte encore le bouclier confié au Général Norstad pour décourager l'agresseur de l'Europe, les esprits les plus pessimistes seront obligés de se souvenir que l'OTAN a coordonné l'infrastructure du système de défense de ses membres, l'organisation de la surveillance radar, le réseau des télécommunications, les installations portuaires, les bases aériennes, les routes, les pipelines.

Le problème qui reste primordial est certainement celui de la défense de l'espace aérien. Les experts occidentaux sont unanimes à reconnaître que cette tâche doit être résolue à l'échelon « Europe », avec toutes les servitudes que cela comporte, parce qu'il n'y a pas d'autre solution. Une défense purement nationale, indépendante, isolée, n'est plus

possible, non seulement parce qu'elle grèverait le budget de chaque Etat dans des proportions exagérées, mais aussi parce qu'elle serait inefficace en face des avions rapides ou des engins qui seront engagés demain. Tous les pays, pris individuellement, sont devenus trop exigus pour pouvoir gagner le temps indispensable à la mise en action des moyens de la défense. Les avions modernes traversent, par exemple, l'Allemagne fédérale d'est en ouest en moins de 10 à 15 minutes.

Dans un récent bulletin officiel, le ministre de la défense de la République fédérale allemande a donné un aperçu du rôle que doit jouer son pays dans l'accomplissement de la mission d'ensemble.

Les principes de base d'une défense efficace de l'espace aérien sont aussi clairs qu'impérieux :

1. La conduite du combat doit être synchronisée entre les chasseurs et les fusées téléguidées de DCA, d'une part, et les formations de chasseurs-bombardiers, d'autre part, ces formations tactiques faisant effectivement partie de la défense de l'espace aérien au sens étendu du terme.
2. La défense de l'espace aérien de l'Europe doit pouvoir se fonder sur un système de surveillance, d'alerte et de guidage commun.
3. Pour être efficace, la défense de l'espace aérien doit comprendre des avions de chasse et des armes de DCA.
4. L'effort principal de la défense de l'espace aérien de l'Europe doit être porté aussi en avant que possible, c'est-à-dire en Allemagne fédérale, même pour les partenaires de l'OTAN situés plus à l'ouest.

L'Allemagne fédérale partage, quant à l'application de ces principes, l'avis des autres membres du pacte. L'intégration de la défense de l'espace aérien fait des progrès

réjouissants, même si sa réalisation pratique n'est pas sans rencontrer de sérieux obstacles. Elle exige en effet de la part des intéressés certaines concessions quant à leur souveraineté.

L'Allemagne fédérale prévoit de participer à la défense de l'espace aérien de l'Europe en mettant à disposition les moyens suivants :

1. Plusieurs escadres de chasseurs de jour canadiens du type Sabre VI et de chasseurs d'interception à grande puissance américains Starfighter F 104.
2. Quelques bataillons équipés de fusées de DCA téléguidées Nike — environ un tiers de Nike Herkules et deux tiers de Nike Ajax — contre l'assaillant arrivant aux hautes altitudes.
3. Plusieurs bataillons de fusées téléguidées Hawk pour s'opposer aux avions empruntant les altitudes moyennes.
4. Plusieurs bataillons de canons de DCA Bofors 40 mm. pour la protection des objectifs attaqués aux basses altitudes.

L'intégration du personnel allemand au système de surveillance, d'alerte et de guidage radar général a déjà commencé. Les servants allemands sont engagés dans 10 des stations radar de l'OTAN. De nouvelles positions de radar de surveillance et 5 positions de radar de guidage vont être réalisées prochainement sur le sol allemand.

L'industrie allemande de l'aviation participe dans une très large mesure au développement de la « Luftwaffe ». Au total 512 appareils étrangers sont fabriqués en licence par les usines allemandes : 112 avions de transport Noratlas de construction française, 190 avions d'école à hélices d'origine italienne et 210 avions à réaction Fouga-Magister de provenance française, sans compter les 428 avions de liaison

du type Do 27 de conception allemande. Les usines allemandes participent en outre à l'entretien d'avions à hélices et à réaction achetés à l'étranger pour la « Bundeswehr ». Ces travaux ont permis à l'industrie de recueillir pas mal d'expériences qui profitent à la fabrication en licence des avions de guerre. En plus de la construction de l'avion italien d'intervention au sol Fiat G 91, il est prévu de mettre en chantier l'avion d'interception américain Lockheed F 104 Starfighter.

L'industrie allemande participe en outre à la construction en licence de la fusée de DCA téléguidée Hawk qui a été offerte par le Pentagone aux partenaires européens du pacte de défense. La France, l'Italie, la Belgique et les Pays-Bas s'intéressent également à cette arme. Il est prévu de charger une commission, formée de représentants de chacun de ces pays et de la République fédérale allemande, qui serait responsable de la réalisation du programme commun. La construction de pièces détachées serait confiée à différentes maisons des pays intéressés, tandis qu'une ou plusieurs entreprises seraient chargées du montage. Ces mesures communes peuvent être considérées comme un pas important vers la standardisation des moyens de défense de l'espace aérien.

La participation de l'industrie allemande à de telles missions n'est pas désirable seulement pour des raisons militaires, mais elle joue également un rôle économique qui ne doit pas être sous-estimé.

Les difficultés rencontrées initialement dans le domaine du recrutement des pilotes peuvent être considérées aujourd'hui comme surmontées. La Luftwaffe dispose maintenant de 650 pilotes instruits, auxquels il est possible de confier des avions à hélices ou à réaction. Environ 1000 candidats-pilotes se trouvent en outre actuellement aux différents stades de leur formation. Ils seront disponibles au moment où les appareils arriveront. Pour cette instruction, la Luftwaffe doit recourir à l'aide américaine, le nombre des cadres

allemands étant insuffisant pour garantir une formation rationnelle dans toutes les écoles de pilotes. Le remplaçant du ministre de la défense américaine, Mr. Quarles, qui a visité récemment les centres d'instruction en Allemagne fédérale, a garanti sa collaboration. L'instruction aux USA s'étendra aussi bien à la formation de base qu'à celle des pilotes avancés, éventuellement aussi au perfectionnement des équipages dans le cadre des escadrilles.

Le recrutement du personnel technique spécialisé reste une des sérieuses préoccupations. On intensifie les efforts d'information et de propagande pour tâcher d'attirer ces forces auxiliaires indispensables, mais il s'avère toujours plus clairement que, sans une amélioration sensible des conditions financières, il sera difficile d'obtenir ces collaborateurs précieux.

Les cadres qui permettront l'engagement de 3 bataillons de fusées téléguidées Nike sont actuellement aux USA à l'instruction.

Au cours de cette année, les premières formations de chasseurs de jour seront constituées. Les chasseurs d'interception pourront être engagés — par tous les temps — dès l'année 1962. Presque tous les bataillons d'armes de DCA conventionnelles sont déjà en mesure d'intervenir ou sont sur le point d'être engagés. Le premier bataillon de fusées téléguidées Nike sera à disposition de la République fédérale allemande dès le début de l'année 1960. D'autres bataillons de fusées Nike et Hawk pourront participer à la défense de l'espace aérien à partir de 1963.

Dès cet instant, la défense de l'espace aérien sur le sol allemand aura atteint, en collaboration avec les autres partenaires du pacte atlantique, un degré d'efficacité qui imposera un risque certain et sérieux aux formations aériennes ennemies s'aventurant au-dessus du territoire occidental.

Toutefois, quelles que soient les mesures prises et déjà réalisées, le problème de la défense absolue et définitive de l'espace aérien ne sera pas résolu pour autant. Il s'agit d'un

domaine en constante évolution où les recherches continues et les efforts soutenus ne pourront jamais être relâchés, si les armes de la défense veulent se maintenir au niveau des moyens de l'assaillant.

Lt. colonel M. RACINE

---

### Illustration des fondements de l'autorité

La force de la cité n'est pas dans ses remparts ni dans ses vaisseaux, mais dans le caractère des hommes.

*Thucydide*

L'autorité d'un chef ne se prête le plus souvent que très difficilement à l'analyse. La raison en est qu'elle est le produit de la combinaison de procédés subjectifs, personnels, avec un certain nombre de constantes générales et invariables. Les résultats diffèrent naturellement avec les chefs et il y a, par conséquent, autant de types d'autorité qu'il y a de chefs. Ce qui demeure invariable et ce qui seul, de ce fait, se prête à l'analyse, ce sont les constantes, et ce sont elles que nous nommons les « fondements de l'autorité ». Ces constantes sont des traits de caractère, des qualités que l'on doit retrouver — au moins dans leur majorité — en tout véritable chef. Elles sont nombreuses et souvent complexes. Notre intention n'est pas ici d'en dresser un « catalogue commenté », mais bien plutôt d'en *illustrer, au moyen d'exemples vécus*, quelques-unes parmi les plus importantes. En faisant ce choix, nous savons que nous risquons d'être accusé de schématiser. Nous sommes cependant conscient que presque toutes celles que nous passerons sous silence y peuvent être rattachées