

# Aspects de la défense aérienne

Autor(en): **Henchoz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **93 (1948)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342367>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# REVUE MILITAIRE SUISSE

---

Pour la Suisse :  
1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—  
3 mois fr. 4.—

ABONNEMENT

Pour l'Etranger :  
1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—  
3 mois fr. 5.—

Prix du numéro : fr. 1.50.

---

RÉDACTION : Colonel-brigadier Roger Masson.

ADMINISTRATION : Av. de la Gare 33, Lausanne. Tél. 3 36 33. Chèq. post. II. 5209

---

ANNONCES : Société de l'Annuaire Vaudois S. A., Rue de la Tour 8, Lausanne

---

## Aspects de la défense aérienne

---

En ce début d'année 1948, il est possible dans une certaine mesure de définir quelles sont les formes que revêtirait un nouveau conflit mondial éventuel. Il est possible également d'émettre certaines hypothèses sur les diverses phases d'un tel conflit. L'importance de cette question est abondamment démontrée par la somme d'articles publiés ces derniers mois aussi bien dans la presse d'information générale que dans les périodiques militaires. Le point essentiel qui ressort d'un certain nombre d'études objectives et solidement documentées, c'est que les phases successives de l'action offensive stratégique, à savoir : préparation, rupture ou débordement, exploitation et occupation subsistent. Mais pour ce qui concerne les deux premières, le centre de gravité se déplace et les moyens changent.

A la fin du dernier conflit, la préparation de l'action offensive visant à l'affaiblissement préalable de l'adver-

saire, était l'apanage presque exclusif des forces aériennes. Elle le sera totalement désormais. Dans ce domaine, aucun doute n'est possible. Les avantages que confère cette manière de procéder sont tels, que le retour à l'emploi de moyens terrestres beaucoup plus lents et dont la portée reste comparativement bien minime ne saurait se concevoir. C'est dans la phase initiale de l'action offensive que réside le nœud même du problème. Nous ne saurions mieux faire que de citer ici en guise d'introduction à cette question d'importance capitale, une phrase tirée de l'ouvrage substantiel du Major E. Bauer sur la Guerre des blindés. « Ce secret de la victoire que nous cherchions à situer dans la vitesse, ne va-t-il pas porter condamnation sur tous les engins de transport et de combat qui demeureront liés à la surface du sol ? Pourquoi se contenter, demain, de déplacer une grande unité à une moyenne horaire de 50 kilomètres, si l'avion nous permet de le faire à 400 ? »

Il n'y a rien là de bien nouveau. Qui dit vitesse dit surprise, mais aussi initiative. Celui qui va le plus vite risque souvent d'arriver le premier. Le facteur vitesse n'est cependant pas le seul fait saillant de l'action offensive moderne. Le rayon d'action étendu et l'extrême mobilité en sont deux autres tout aussi importants. Or, le constant développement des moyens offensifs auquel on assiste depuis une trentaine d'années n'est rien d'autre que la concrétisation d'une volonté, celle de s'assurer toujours mieux une certaine supériorité initiale, par la mise en application de ces principes combinés à celui de la puissance de feu. Il n'est pas nécessaire d'insister bien longtemps sur le fait que l'avion, puisque c'est bien de lui qu'il s'agit ici avant tout, est devenu, dans ses applications diverses, l'engin idéal de la préparation, de la rupture et du débordement.

Si le deuxième conflit mondial nous a fait assister à l'apogée du char, il nous a également permis d'en entrevoir le déclin. Face à une force offensive capable de déclencher une

opération à partir de bases situées à des centaines, voire des milliers de kilomètres, apte à aborder l'adversaire à une vitesse huit fois supérieure, l'arme blindée et motorisée terrestre classique se voit ravir par son concurrent aérien, ce qui précisément faisait sa force, la vitesse, la mobilité et la puissance offensive. L'arme blindée n'est certainement pas appelée à disparaître, mais son emploi va se limiter, dans le cadre des actions aéroportées tout d'abord, dans l'exploitation terrestre du succès aérien ensuite. Que faut-il déduire de cela ? Que le danger offensif est en l'air avant d'être au sol ! Cette opinion est généralement répandue certes, mais il ne suffit plus aujourd'hui d'envisager seulement cette forme de guerre, il faut en être convaincu. Il faut que cette vérité première soit à tel point ancrée en nous qu'aucune étude, aucune réforme, aucun plan ne puissent être mis en chantier sans que ceux-là même à qui incombe cette tâche se soient fait au préalable une image aussi vivante que possible du danger aérien, et sans que cette image soit constamment devant leurs yeux, qu'elle oriente leur esprit et façonne leurs décisions.

Le Général H. H. Arnold, commandant des Forces aériennes des Etats-Unis, durant la dernière guerre, définit à peu près dans ces termes la puissance aérienne d'une nation : « C'est son aptitude à acheminer par la voie aérienne à n'importe quel moment et sur n'importe quel point du territoire ennemi, des moyens de destruction, des hommes et du matériel. » Cette définition laconique renferme tout ce qu'il y a à dire sur ce sujet, et pour autant que l'on soit exactement renseigné, c'est bien dans ce sens que les nations capables demain de déclencher une nouvelle guerre mondiale développent leur potentiel militaire. Or, les autres pays qui, à leur tour, seront entraînés dans la bataille devront s'adapter, qu'ils le veuillent ou non, à la forme que les grands lui donneront. C'est l'exemple de mai 1940 repris sur une base infiniment plus étendue.

C'est de cette forme aérienne de la guerre moderne que nous allons chercher à évoquer ici quelques aspects essentiels. Il est presque superflu de rappeler que, de nos jours, ce n'est plus le combattant seul qui est visé, que l'assaillant recherche partout l'affaiblissement systématique et progressif de l'ennemi. On peut même dire que celui-ci s'efforce d'obtenir une première décision sur le plan d'ensemble du potentiel avant d'intervenir par des actions purement militaires visant à l'anéantissement des forces armées adverses. Cette seconde décision est fonction de la première et il est clair que dans aucun problème de défense nationale, on ne saurait négliger cet aspect capital de la question.

Les événements aériens de 1939 à 1945 ne doivent être considérés que comme l'ébauche des actions à venir. Alors qu'entre 1914 et 1918, les innovations techniques et scientifiques avaient eu le temps d'aboutir à une application étendue, il n'en a pas été de même dans le dernier conflit où certaines découvertes sont venues trop tard pour arriver à donner leur pleine mesure.

Citons-en quelques-unes : engins autopropulsés avec radio-guidage, explosif atomique, certaines applications du radar. Tout nous permet de supposer que leur stade actuel de développement est sensiblement plus avancé qu'à la cessation des hostilités. A ces moyens nouveaux, il faut ajouter tous les types classiques des aviations stratégique et d'appui des forces terrestres, qui eux aussi réapparaîtront dès les premières opérations, munis de perfectionnements considérables, dont le plus marquant est l'introduction généralisée du propulseur à réaction, évinçant le moteur à pistons, parvenu au terme de son développement. L'adaptation au transport aérien des matériels terrestres complète ce tableau. La proportion dans laquelle de tels moyens seraient engagés dans un « Cas Suisse » dépend de la place qu'occuperait une telle opération dans le cadre général, et des disponibilités. Si l'examen des forces actuellement existantes nous permet

d'envisager l'avenir immédiat sans trop de pessimisme, rien ne nous dit que d'ici peu d'années, un agresseur éventuel ne sera pas à même de lancer contre nous la masse de plusieurs divisions aériennes et aéroportées, s'il l'estime judicieux et rentable. Or c'est à cette éventualité-là que nous avons le devoir de réfléchir et de nous préparer.

\* \* \*

Ce sont les trois qualités maîtresses de l'engin aérien, la vitesse, la mobilité et le rayon d'action étendu, qui vont nous permettre de broser le tableau des dangers auxquels nous sommes exposés, face à la menace d'une opération offensive moderne. On admet volontiers qu'un conflit futur ne saurait se concevoir sans qu'il soit précédé d'une période de tension politique visible. Qu'il nous suffise de jeter un bref coup d'œil sur la situation qui règne aujourd'hui en Europe et nous serons contraints d'admettre que cet argument n'est pas convaincant. Rien ne nous permet de supposer que demain, une mobilisation et une mise en place de tout notre dispositif défensif se feront dans des conditions aussi favorables que ce fut le cas entre 1939 et 1945. Et pourtant chacun sait devant quelles situations délicates notre S. R. s'est trouvé durant la dernière guerre, où les plus grandes menaces sont apparues à des moments où nous n'avions que des effectifs réduits sous les drapeaux. Ce cas peut parfaitement se répéter. Or aujourd'hui, les signes avant-coureurs d'une action militaire imminente sont beaucoup plus difficiles à déceler que ce n'était le cas, alors que nos agents nous signalaient la présence de fortes réserves dans la Forêt Noire, ou qu'ils nous tenaient au courant des travaux de l'Etat-Major du général Dietl à Munich. A l'époque de l'invasion aérienne, ce n'est plus à 50 kilomètres ou même à 200 kilomètres de nos frontières qu'il faut aller chercher le renseignement direct, c'est à plus de 1000 kilomètres. Et si l'on

veut bien réaliser dans quel impénétrable secret certaines choses peuvent se préparer, il faut bien avouer que le délai, qui nous sera accordé pour nous mettre en garde, risque de se limiter au temps extrêmement court qui s'écoulera entre les relèvements d'un dispositif radar de détection à distance et l'apparition dans notre ciel des premières vagues ennemies. Une zone qui se prêterait bien au débarquement de forces aéroportées importantes, le triangle Soleure - Herzogenbuchsee - Kirchberg est à 1000 kilomètres de Varsovie et d'Alger. Trois heures à peine suffiraient à des forces aériennes pour franchir cette distance.

Seconde constatation, fonction de la première. Notre territoire ne fournit plus aucune profondeur. Théoriquement, l'ensemble du pays est exposé aux coups venant d'en-haut. Nous verrons par la suite que cet axiome va subir certaines restrictions d'une importance capitale pour nous. Il n'en ressort pas moins que tous les objectifs tant tactiques que stratégiques sont exposés à une attaque simultanée.

Devant ces deux éléments, soudaineté et étendue de la menace aérienne, nous serions tentés de nous consacrer à l'examen des répercussions que cela ne va pas manquer d'avoir sur l'organisation et l'engagement de nos forces de terre. Nous l'éviterons cependant non sans rendre le lecteur attentif à un certain nombre d'articles parus récemment, parmi lesquels figure « *Konzentration statt Aufsplitterung* » du Col. E. Uhlmann, paru dans le No. 1 de l'*Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift*.

En résumé, dans toutes nos préoccupations, nous avons donc le devoir de tenir compte de trois éléments :

- difficulté grandement accrue de déceler les intentions de l'agresseur éventuel à notre égard;
- soudaineté de l'action ;
- menace étendue à la quasi totalité du territoire.

\* \* \*

Les manifestations diverses du danger aérien semblent à première vue nous placer dans une situation bien précaire. Il y a donc lieu de s'arrêter ici et de faire le point.

Une première remarque s'impose. Placée sous le signe de la menace verticale, l'action offensive moderne s'étend à l'ensemble du pays, à la totalité de ses ressources et de ses moyens. Cette menace s'exprime partout sur le plan tant économique qu'humain. Dans le domaine purement militaire, elle impose une revision profonde des principes défensifs généraux, elle influence l'organisation et la conduite des troupes à tous les échelons ; elle éclaire d'un jour particulier les questions de mobilisation, d'équipement et de ravitaillement. Partout donc les mêmes préoccupations, provoquées par un seul facteur qui devient un leit-motiv, le danger aérien.

La défense aérienne est donc un des aspects essentiels de la défense nationale. Elle doit englober toutes les questions relatives à la défense active et passive vers le haut. Ces questions étant souvent délicates, une solution ne se conçoit qu'à la suite d'études approfondies menées par des spécialistes. Seul le connaisseur des questions aériennes est à même de juger si tel avion vaut mieux que tel autre ; si les mesures passives de défense suffisent ou pas ; si notre terrain permet ou non le mouvement de jour, si oui, dans quelle mesure et dans quelles circonstances ; si le filet de camouflage est une bonne chose ou pas ; s'il n'y aurait pas lieu d'atténuer la peinture par trop brillante de certains de nos véhicules. Or ces spécialistes se recrutent en majeure partie parmi ceux qui volent, parmi ceux qui sont en contact constant avec des problèmes aériens, qui en ont fait le centre de gravité de leurs préoccupations. La défense aérienne a donc pris une importance qui dépasse largement le cadre dans lequel ses organismes agissent actuellement. Dans le



domaine de l'air, tout évolue très rapidement. On ne peut se contenter de vivre au jour le jour, sans vue d'ensemble et sans directives lointaines. Mais, pour remédier à cela, il faut une certaine liberté d'action. A l'étranger, les problèmes aériens sont discutés sur le même plan que les problèmes terrestres ou maritimes. Le rang d'Arme dévolu aux Troupes d'Aviation et de DCA, après l'Infanterie, l'Artillerie et les Troupes légères montre que nous n'en sommes pas encore là.

Autre constatation. On a relevé avec justesse que l'avion avait rendu parfaite l'idée de mouvement. Or, qui dit mouvement aérien, dit déplacement et concentrations rapides, mobilité extrême, en un mot initiative. Pour l'assaillant c'est le libre choix dans le temps et dans l'espace. Le défenseur terrestre n'a qu'une ressource, celle du terrain, de la position forte, aménagée, connue à fond. Mais cet avantage se réduit à peu de choses dès l'instant où l'agresseur se libère du terrain, de ses coupures, de ses points de passage obligés. L'assaillant aérien se réserve la possibilité d'intervenir où bon lui semble. Nous ne voudrions toutefois pas faire de cela un critère absolu. Tant que l'opération aérienne ou aéroportée reste incluse dans l'ensemble d'une offensive combinée avec exploitation terrestre, il est clair que notre terrain, avec ses points forts, reste l'élément dans lequel se joue la phase décisive. Il n'en subsiste pas moins que dans ce terrain même, l'assaillant aura toute latitude de créer des concentrations très brusques sur des points que nous ne pourrions plus arriver à étoffer suffisamment par le fait que, la menace s'étendant, la zone à tenir va s'agrandir singulièrement. On préconise dans certains milieux la création de réserves mobiles sous forme de divisions motorisées et blindées pouvant être acheminées très rapidement sur les points menacés. Cette idée est certes judicieuse, mais nous ne saurions y souscrire « a priori ». Il faut l'éprouver au préalable, toujours en fonction de ce même danger aérien. C'est ici que s'imposent à

notre esprit certains enseignements de la dernière guerre. Le 20 mai 1941, les Allemands débarquent en Crète. L'opération réussit, et pourquoi ? L'assaillant dispose d'emblée de la maîtrise aérienne absolue au-dessus de la zone de débarquement. Toute velléité de réaction gréco-britannique est immédiatement annihilée par la chasse allemande. Les renforts suivent normalement. En septembre 1944, l'action aéroportée d'Arnhem échoue pour des raisons analogues. Mais, cette fois, la situation est renversée. Les Alliés ne disposent que d'une supériorité aérienne insuffisante, causée par des conditions météorologiques défavorables et une sous-estimation des moyens aériens des Allemands. L'appui aérien manque de mordant, les réserves n'arrivent pas. Le défenseur en profite pour se ressaisir. Dans ces deux cas, la balance des forces de l'air en présence a joué d'une manière décisive.

Dès l'instant où l'assaillant dispose de la maîtrise de l'air, il agit comme il l'entend. Non seulement il débarque, mais encore il crée autour de sa tête de pont et bien au-delà de celle-ci une ceinture de feu au travers de laquelle il ne subsiste qu'une chance assez mince de pouvoir se frayer un chemin. En un mot, son aviation de combat isole le champ de bataille. On préconise parfois qu'il faut attaquer les forces aéroportées dans le laps de temps, critique pour elles, qui suit immédiatement le débarquement. C'est juste et désirable, mais cela ne vaut que pour certains cas qui relèvent plutôt du hasard. Pour faire face avec succès à des troupes débarquant par air dès l'instant de leur mise à terre, il faut être sur place avec des moyens sensiblement égaux. Or, il serait assez dangereux d'imaginer que ce sera souvent le cas. L'assaillant qui lance ainsi en avant des forces aéroportées en plein territoire ennemi ne tente pas ce saut dans l'inconnu sans avoir au préalable prospecté attentivement la zone choisie et repéré les troupes qui s'y trouvent. Il ne va pas se lancer ainsi dans la gueule du loup. Mieux que nous

encore, il a pleinement conscience du risque très grand que courent les aéroportés avant leur regroupement.

Nous voici à nouveau placé devant une situation assez délicate. C'est alors que nous devons revenir à cette question déjà abordée de la vitesse et de la mobilité, apanages de l'engin aérien. L'attaque aérienne est soudaine et rapide. La parade ne saurait admettre d'autres répliques efficaces que celles qui peuvent être déclenchées instantanément et avec force. La menace qui plane sur tout le territoire à défendre ne peut être levée, même partiellement, que par des éléments très mobiles, capables eux-mêmes de déplacer très rapidement le centre de gravité de la défense d'un point sur un autre. Le seul engin qui soit adapté à cette tâche est l'avion. Seul l'avion peut observer rapidement et rapporter en temps utile une synthèse de la situation. Seul pour le moment il est à même de gêner l'acheminement des formations aériennes de transport de troupes ou de combat. Il est seul capable dans bien des cas d'intervenir en temps utile contre les troupes fraîchement débarquées. Comme par le passé, son intervention dans la bataille terrestre en fait un facteur qui oblige à d'importantes mesures de protection. Par son agressivité, il impose à l'assaillant des dispositions extraordinaires pour couvrir ses formations. Sa simple présence crée un état d'insécurité qui va influencer le déroulement des opérations aériennes et par là même, le cours de la bataille terrestre.

L'avion devient donc un élément essentiel dans la défensive moderne. C'est le seul moyen pour donner en temps utile ce « coup de frein » initial à l'action de débordement ou de rupture, et, par là, pour faire prendre aux opérations déclenchées par surprise, une tournure qui reste supportable pour celui qui encaisse le choc. Nous n'irons pas plus avant dans ce chapitre réservé au rôle de l'aviation dans la défensive. Nous en ferons l'objet d'un prochain article.

Il reste encore bien des constatations à faire. Nous n'en

garderons néanmoins plus qu'une seule, qui se rattache, si l'on peut dire, au domaine de la défense passive : c'est l'étude du milieu aérien. Ce facteur revêt une très grande importance. Il va donner au problème de la défense aérienne et à sa solution une forme bien particulière que nous ne saurions ignorer.

L'appréciation du milieu, dans lequel une troupe est appelée à se déplacer et à combattre, a toujours été une préoccupation maîtresse du commandement. Il y a quelques années encore, la majorité des moyens étaient liés à la surface du sol. Il n'en est plus de même aujourd'hui, où l'espace est utilisé par une quantité d'engins divers. Or le milieu aérien doit être exactement défini et délimité. Il est en quelque sorte le négatif d'un moulage qui serait le relief du territoire. Ce négatif épouse rigoureusement tous les accidents du sol. Il devient clair désormais que notre espace aérien, pas davantage que notre terrain, ne saurait être considéré comme un tout. Au contraire, il doit être analysé en fonction des régions particulières du pays. Cet argument se voit renforcé par un deuxième facteur, qui est celui des conditions météorologiques générales qui, comme on le sait, varient sensiblement d'une région à l'autre. Les Alpes représentent sans aucun doute la partie de notre pays la moins favorable aux évolutions de forces aériennes. Un troisième élément vient s'incorporer finalement dans cette appréciation. Exception faite pour les actions purement aériennes, visant à la destruction en l'air de l'aviation adverse, l'espace aérien n'est qu'une voie particulière choisie pour atteindre un objectif qui se trouve au sol. Il va donc de soi que l'espace aérien ne peut être apprécié pour lui seul, mais qu'il faut lui adjoindre la surface terrestre avec sa conformation très diverse. En résumé, l'élément aérien est une base d'appréciation indispensable. Il subit la forte influence du relief et des conditions météorologiques régnantes, et la surface du sol, qui le limite vers le bas, va doser pour ainsi dire les chances de succès

des opérations verticales, un peu comme elle fait dans le cas de la bataille purement terrestre.

On va nous reprocher peut-être une lacune. La technique moderne a permis de vaincre bien des obstacles, l'absence de visibilité en particulier. Il serait cependant exagéré de croire que dans notre terrain, le radar, les rayons infra-rouges, les engins téléguidés, vont arriver à bout de tout. Nous ne nous étendrons pas davantage sur l'aspect psychologique du problème. Quoique nous puissions nous prévaloir d'une certaine avance dans ce domaine, nous ne devons pas nous croire seuls à entraîner des équipages à des missions de combat à basse altitude en montagne. Le seul avantage que nous possédons et qui est incontestable, c'est que nous connaissons notre terrain assez à fond. Ne nous laissons donc pas aller à un optimisme exagéré, malgré le très grand respect que nos Alpes inspirent aux aviateurs étrangers.

Il y a donc toute une étude à faire pour établir une appréciation détaillée de notre milieu aérien. Appelons-la si l'on veut aérogéographie. Cette étude doit être menée en tenant compte des préoccupations de l'assaillant et du défenseur aériens, et du défenseur terrestre soumis à la menace aérienne. Il faut la mener à chef avant d'aller plus loin dans les plans de réforme. Si on néglige cet aspect essentiel de la défense, on s'expose à prendre une série de mesures arbitraires qui, à la guerre, se traduiront inévitablement par des pertes.

Cap. E.M.G. HENCHOZ.

---