

Pour une doctrine aérienne défensive

Autor(en): **Henchoz, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

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

Heft 11

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342396>

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'Étranger :
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

Pour une doctrine aérienne défensive

« Il est dangereux d'entrer dans l'avenir
à reculons. »

PAUL VALÉRY.

Dans le cadre des discussions qui, depuis la fin du service actif, ont eu pour thème l'adaptation de notre système défensif aux conditions d'un conflit futur, on a passablement parlé de notre aviation, voire même de sa suppression éventuelle. Or, si curieux que cela puisse paraître à première vue, en examinant les arguments exprimés tant pour que contre, force est de constater que, quant au fond, on ne semble pas très au clair sur la part exacte qui doit et peut être accordée à notre force aérienne dans l'ensemble de notre dispositif défensif à venir. On a parlé pour en citant le maintien de notre intégrité aérienne en cas de neutralité armée. On a fait allusion à la nécessité de créer un élément indispensable dans l'instruction de nos troupes en temps de paix. On n'ose en effet guère concevoir une Armée suisse type 48 évoluant en rase campagne sous un ciel dont les seules menaces résideraient dans ses inclé-

mences passagères. On est resté par contre très prudent sur le chapitre des missions de guerre et de leur rentabilité. Ces quelques considérations vont nous amener à poser une question. Avons-nous une doctrine aérienne bien définie, en fonction de nos possibilités et adaptée à nos conditions particulières? Sommes-nous à même de répondre d'une manière satisfaisante aux problèmes qui, dans ce domaine, se font chaque jour plus pressants? C'est ce que nous allons examiner ici.

Il est hors de doute que ce sont les opérations de la deuxième guerre mondiale sur le théâtre européen qui doivent nous fournir les données nécessaires à l'adaptation envisagée. Or si l'on étudie ce conflit, non comme c'est trop souvent le cas dans l'un ou l'autre de ses aspects particuliers, mais sur le plan d'ensemble qui seul peut nous servir ici, il faut bien constater que la plus grande leçon à en tirer est *la primauté du facteur aérien*. Est-il vraiment nécessaire de rappeler ici par quelques exemples, le rôle déterminant qu'a joué la supériorité aérienne? N'est-elle pas à la base des succès de la guerre éclair de 1939-1940? N'a-t-elle pas permis aux Anglais de gagner la première et la seule manche de la Bataille d'Angleterre? En mai 1944, bien que les conditions initiales du débarquement soient tout que satisfaisantes, n'est-ce pas elle qui a fourni aux Alliés la possibilité non seulement de prendre pied, mais encore de manœuvrer, face à des forces terrestres allemandes relativement intactes et disposant d'un matériel blindé supérieur en qualité?

A l'avenir, la puissance dans les airs sera la condition préalable indispensable du succès des opérations tant défensives qu'offensives, aussi bien sur terre que dans le ciel.

En prétendant chez nous que nous serons toujours faibles dans les airs et que nos modestes moyens ne nous permettront jamais d'obtenir une certaine supériorité, on ne résout pas le problème, on l'élimine simplement. En alléguant que notre terrain ne saurait absorber des troupes assaillantes au delà d'une certaine densité, mais que par opposition notre espace aérien

deviendra rapidement un champ d'action sursaturé d'escadres ennemies, on émet une supposition qui ne tient pas compte d'un conflit éventuel examiné dans son ensemble, ni des conditions de la guerre sur zone, ni de certaines règles fondamentales, en aviation comme partout ailleurs, l'économie des forces et la concentration des moyens en particulier.

La mission primaire actuelle de toutes nos escadrilles est l'intervention au sol au profit de l'armée de terre. L'aviation a donc pour tâche de prolonger l'action des armes terrestres afin d'atteindre l'adversaire dans sa profondeur, ou là encore où la rapidité d'évolution ne permet pas la mise en œuvre à temps des moyens terrestres de défense. Cette mission implique un appui par l'observation et un autre par le feu. En a-t-il toujours été ainsi ?

En 1939, nous faisons encore une nette différence entre chasse et aviation à buts multiples. Nos escadrilles de Messerschmitt de 1940, qui furent engagées activement dans les combats aériens du Jura, étaient des formations de chasse, typiquement, non seulement par leur matériel, mais encore et surtout par la formation et l'esprit agressif de leurs pilotes. Le résultat de ces combats est connu, il est inutile de le répéter ici. Or depuis, la notion de chasse s'est perdue. Sous l'influence de circonstances passagères, ne disposant plus du matériel moderne qui eût dû nous permettre d'intervenir avec quelques chances de succès dans le combat aérien, nous avons concentré notre effort sur l'intervention au sol, pensant trouver là une variété de missions plus rentables, missions pouvant être exécutées, grâce à notre terrain, un peu dans l'esprit « guerilla », en évitant tout accrochage sérieux avec les formations aériennes ennemies. De ce fait, monoplaces conçus pour le combat aérien, comme biplaces équipés en vue de la reconnaissance et du bombardement léger, se sont vus peu à peu groupés pour l'exécution d'une seule tâche, l'attaque d'objectifs terrestres au moyen des armes de bord et de bombes. Mais après un certain temps, cette conception d'emploi a été elle-même prise

en défaut par une règle fondamentale dans la conduite des interventions aériennes, la nécessité de l'action massive. On a renoncé de plus en plus à intervenir par petites formations dispersées, pour concentrer les efforts. On est arrivé donc à avoir des masses de manœuvre régimentaires dont la mission est la destruction d'objectifs terrestres. Or ces masses de manœuvre sont lentes et peu manœuvrières, donc exposées et fragiles, parce que pour quelques années encore, équipées de ces avions qu'on a précisément reconnus comme inaptes à affronter avec succès la chasse adverse.

Comme nous venons de le voir, il serait illusoire de croire que l'idée de l'intervention au sol soit née d'une étude rigoureuse des conditions et des possibilités d'engagement des forces aériennes dans le cadre de notre défensive. L'évolution enregistrée s'est faite davantage sous la pression des circonstances du moment que sous l'influence d'une ligne de conduite précise et harmonieuse. Nous n'avons nullement l'intention de faire ici le procès d'une conception d'emploi passée. Nous ne pouvons en effet nous offrir le luxe de mettre délibérément au vieux fer un avion dont les performances ne correspondent plus aux exigences du moment. Il est clair qu'il faut rechercher quelle est la meilleure manière de le faire rendre encore sans exposer son équipage à se faire descendre à la première sortie. Des belligérants beaucoup plus riches que nous ont également fait ce raisonnement qui, du reste, est valable pour tous les engins de guerre. Ceci est absolument normal. Ce qui ne le serait plus tout à fait, c'est de concevoir l'avenir en s'inspirant de considérations momentanées et révolues. Parce qu'à un certain moment nous n'avons plus guère pu faire autre chose que de l'intervention au sol, cela ne veut pas dire qu'à l'avenir, seule cette forme d'engagement payera et qu'elle correspond vraiment à l'idée de défense aérienne telle qu'elle doit être réalisée dans un petit pays comme le nôtre.

* * *

Dans le domaine de l'intervention au sol, les enseignements à retenir de la dernière guerre sont précis sur deux points, l'impossibilité d'intervenir sans supériorité aérienne d'une part, la très grande efficacité de la DCA de petit calibre d'autre part. Comme nous l'avons déjà dit, on admet volontiers que nos moyens ne nous permettront jamais d'acquérir une certaine supériorité aérienne. Si cette question n'était qu'une affaire d'effectifs en présence, nous serions prêt à nous déclarer d'accord. Or le problème n'est pas si simple que cela. S'il est relativement facile de définir théoriquement la supériorité aérienne, il est par contre beaucoup plus délicat d'en décrire les aspects réels. L'extrême mobilité de l'engin aérien, son manque de permanence sur l'objectif, une somme de facteurs changeants, la modifient constamment. Il n'est donc guère possible, sauf dans certaines situations caractérisées par la carence absolue d'un des partis, de dire jusqu'à quel point un adversaire aérien dispose de cette supériorité. Dans leur Instruction sur l'emploi des forces aériennes 1947, les Français la définissent comme étant « la liberté d'action temporaire ou définitive donnée aux forces aériennes sur tout ou partie du théâtre d'opérations, en face d'un adversaire auquel elles ont imposé leur volonté ». Cette maîtrise revêt donc toute une variété d'états limités par le temps et l'espace. Or dans notre cas, c'est moins la maîtrise générale absolue qui nous intéresse, qu'une supériorité locale et momentanée, notre ciel ne pouvant être considéré à lui seul comme un théâtre d'opérations aériennes, mais bien comme une partie d'un tel, les dimensions et la forme de ce théâtre étant dictées par le déroulement des opérations générales.

Pas plus demain que hier, la supériorité aérienne ne sera un but en soi. Elle restera une condition initiale générale sans laquelle la suite des opérations combinées ne saurait recevoir une impulsion normale. La phase initiale d'une offensive sera toujours plus une action aérienne aux aspects variés, reconnaissance, bombardement, transport. Peut-être abusons-nous

un peu de la patience du lecteur en répétant ici tant de choses connues. Nous ne saurions cependant assez insister sur l'importance que revêtent pour nous ces considérations. Pour remplir ces différentes tâches, l'ennemi recherchera la liberté de mouvement dans notre ciel. Cette liberté acquise, il l'exploitera au maximum pour déclencher toute la variété des actions dont est capable une force aérienne moderne. Plus vite il l'aura obtenue, plus vite il reportera tout le poids de ses escadres sur notre armée de terre.

Face à cette menace dont les répercussions influenceront le déroulement de toutes les opérations ultérieures, que faisons-nous, ou plus précisément que fait notre aviation ? Nous admettons notre infériorité aérienne et nous répétons à qui veut l'entendre que nous serons toujours faibles en l'air. Mais que faisons-nous pour diminuer cette faiblesse dans la proportion accordée par nos moyens ? Comme nous l'avons vu précédemment, aucune des missions de nos escadrilles ne vise à diminuer dans une certaine mesure la puissance en l'air de l'adversaire. Nos avions ont autre chose à faire qu'à s'occuper activement de l'ennemi ; or lui s'occupera d'eux, cela ne fait aucun doute ! Il fera tout ce qui est en son pouvoir pour neutraliser les appareils qui s'en prennent à ses propres troupes. Leur destruction sera d'autant plus vite consommée que notre attitude n'a rien d'agressif et que nous manquons sérieusement d'entraînement dans le combat aérien.

Nous avons brièvement cité le rôle de premier plan de la DCA de petit calibre. Nous serons d'accord ici avec ceux qui prétendent que nous n'en aurons jamais assez. Aussi longtemps que le pilote intervenant à courte distance contre un objectif terrestre devra pointer son avion contre le but, la DCA de petit calibre sera meurtrière. De nombreux pilotes de guerre chevronnés l'ont affirmé et il suffira de lire « Le grand cirque » de Pierre Clostermann¹ pour s'en convaincre. A proximité de

¹ Flammarion.

l'objectif, la vitesse de l'avion n'est plus un avantage aussi grand qu'on veut bien le dire. Tant que l'avion sera piloté, il faudra considérer le facteur humain. Le pilote devra diriger son avion, ajuster sa visée et tirer. Il lui faudra ensuite dégager. Durant tout ce temps, il restera à la merci d'une pièce à tir rapide ayant réussi à prendre son axe de vol en enfilade.

Nous préparons beaucoup de très beaux exercices, on nous demande d'autre part de nombreuses démonstrations. Mais bien que ces dernières tendent avant tout à révéler les possibilités d'une aviation ennemie dans une intervention contre nos propres troupes, n'avons-nous pas un peu tendance à oublier le sens réel de tels engagements ? Une escadre qui attaque à la bombe et aux armes de bord offre un spectacle duquel se dégage un sentiment de puissance indéniable. Mais cette image se rapproche-t-elle vraiment du cas réel ? Où est l'ennemi ? où sont les chasseurs d'interception qui patrouillent à proximité de nos aérodromes et des objectifs ? où sont les canons de DCA rapprochée avec leurs quatre tubes jumelés ?

Un dernier aspect de la question que nous aimerions aborder ici est celui du maintien de notre intégrité aérienne en cas de neutralité armée. On ne saurait le négliger. Il ne fait aucun doute que si la situation dans laquelle nous nous trouvons durant le dernier conflit venait à se présenter à nouveau, on nous demanderait d'intervenir énergiquement contre tout avion violant notre espace aérien. Or il serait dangereux de croire que, dans l'état actuel des choses, nous soyons capables de remplir cette mission d'une manière tant soit peu satisfaisante. Une aviation d'intervention au sol n'est plus capable aujourd'hui de s'adapter rapidement et convenablement en vue de l'interception. L'exiguïté de notre territoire et les vitesses actuelles réduisent le temps de passage dans notre ciel à quelques minutes. Dans ces conditions, il serait insensé de vouloir prétendre accrocher quoi que ce soit. De nos jours, sans un dispositif de détection à distance, complété d'installations montées sur avion pour permettre la prise de contact, l'inter-

ception n'existe pas. Déjà délicate pour une aviation spécialisée, elle devient parfaitement impossible dans une force aérienne dont ni l'infrastructure, ni le matériel ni la formation et l'entraînement du personnel n'ont été conçus et réalisés à de telles fins. Seules les formations aériennes préparées en vue de l'interception et du combat seront à même d'y parvenir, sinon ce qu'on appelle du terme de « protection de la neutralité » ne sera qu'un vulgaire convoyage d'avions blessés ou égarés qui ne demandent rien d'autre qu'à trouver asile chez nous le plus rapidement possible.

* * *

Reprenons un peu la question de la défense aérienne. Pour cela, il faut quitter le plan de la collaboration aéro-terrestre dont l'aspect est essentiellement militaire, pour remonter à la source même de nos préoccupations défensives, qui elles intéressent toute la nation. Il s'agit de savoir si nous voulons que notre aviation reste une force auxiliaire ou si, au contraire, le moment n'est pas venu d'en faire un élément décisif dans l'appréciation d'ensemble de nos possibilités. La défense de notre espace aérien n'intéresse plus seulement l'armée de campagne, mais tout le Pays. Il ne saurait donc être question de la régler, comme c'est le cas aujourd'hui, par de simples contre-attaques qui ne nous mettront pas à l'abri. La défense de l'air ne peut être menée avec succès que par la destruction du plus grand nombre possible d'engins aériens ennemis, avions de reconnaissance, de bombardement, de transport, de chasse, de combat. En 1940, les Anglais n'avaient pas d'aviation de bombardement et de combat au sol. C'est avec leurs chasseurs qu'ils ont infligé aux Allemands des pertes telles que ceux-ci n'ont pu poursuivre l'opération. Ceci nous amène à prétendre que *la seule forme rentable à donner à notre aviation est la chasse*. Le fait d'opter pour une telle formule va nous permettre de faire quelques nouvelles constatations.

Dans l'appréciation par un agresseur éventuel de nos moyens défensifs, une force aérienne de chasse représentera un élément beaucoup plus difficile à réduire qu'une aviation d'intervention au sol incapable d'affronter avec un certain succès le combat aérien. Alors que la neutralisation de nos formations de chasse sera une des conditions initiales nécessaires à toutes opérations ultérieures, aériennes, aéroportées ou terrestres, la destruction de nos escadrilles d'intervention au sol pourra être menée parallèlement aux opérations combinées, cette « liquidation » ne représentant pas le même caractère d'urgence.

L'infériorité numérique revêt une importance très variable suivant les conditions dans lesquelles se déroule l'engagement. L'expérience montre que c'est sans contredit dans le combat avions contre avions que cette infériorité peut le mieux être compensée par d'autres facteurs, la supériorité du matériel et des équipages, la rapidité d'adaptation, l'initiative tactique, le fait que l'on se bat au-dessus de son territoire et qu'on défend son bien. Le général de la Luftwaffe G. M. Collob, un des plus brillants pilotes de chasse des dernières années de la guerre, reconnaît avoir obtenu de très bons résultats avec des pilotes expérimentés, même quand le rapport des forces était de un à vingt. Une formation à faible effectif peut faire de l'excellente besogne si elle est animée d'un esprit agressif puissant et pénétrée de sa mission primaire qui consiste à abattre le plus grand nombre possible d'engins ennemis.

Autre fait d'importance pour nous, la chasse est la forme d'engagement la plus économique, celle qui garantit le meilleur rendement avec un minimum de moyens. L'engin aérien est un objectif sensible et coûteux dont la destruction ne nécessite pas la mise en action d'engins lourds.

Dans une petite force aérienne comme la nôtre, nous ne devons enfin négliger aucune occasion de cultiver le côté psychologique. Il nous faut obtenir de nos équipages un esprit offensif et décidé, seul capable d'entretenir un moral élevé. Le bel et

sain esprit de la chasse, avec sa tradition et ses grands exemples, peut sans aucun doute y contribuer fortement.

* * *

En constituant une force aérienne de chasse, on déplace automatiquement vers le haut le centre de gravité de l'action aérienne défensive. On ne saurait cependant procéder à un tel mouvement sans reconsidérer auparavant la question des possibilités d'engagement dans leur ensemble. Il serait peu de mise en effet de renier purement et simplement tout ce que nous avons fait jusqu'ici, d'autant plus que comme nous l'avons vu précédemment, certaines circonstances passagères peuvent nous obliger à modifier partiellement et pour un temps nos conceptions d'emploi. Il est à peu près certain que nous serons appelés à intervenir contre des objectifs de surface. Mais cette action ne pourra être qu'une intervention en force, c'est-à-dire qu'il faudra se préparer à devoir combattre pour se frayer un chemin en direction de l'objectif. N'importe quel pilote expérimenté sera d'accord avec nous pour admettre que de telles tâches peuvent être confiées à des chasseurs. En effet, l'intervention au sol ne présente pas de difficultés particulières pour un pilote de monoplace entraîné en vue du combat aérien. Il est par contre prouvé qu'un pilote formé uniquement en vue de l'attaque de buts de surface n'arrivera que rarement à faire front avec succès à l'assaut des chasseurs ennemis. C'est une question de formation et de climat psychologique.

Dans nos conditions particulières, l'intervention au sol impose une appréciation préalable rigoureuse. Sommes-nous actuellement au clair sur sa rentabilité exacte ? N'est-elle pas justement avec le bombardement une des formes les plus coûteuses de l'action aérienne ? Pour un Allemand tué, les Anglais ont dû larguer sept tonnes d'explosif. Arriverons-nous à déterminer et à détruire du premier coup les objectifs qui nous sont assignés ? Aurons-nous la possibilité de maintenir

ces destructions ? Les pertes que nous infligerons à l'adversaire seront-elles décisives ? L'atteindrons-nous aux points les plus sensibles, là précisément où se trouvent certains éléments humains ou techniques d'une importance capitale et d'une valeur quasi irremplaçable ? Autant de questions auxquelles il est bien difficile de répondre.

L'intervention au sol est une affaire de coopération. Son étude ne saurait donc être menée en dehors du plan d'engagement d'ensemble de nos moyens de défense. Or l'intervention de l'avion en renforcement des moyens terrestres ne sera rentable que s'il est très exactement tenu compte du caractère propre de l'engin aérien, c'est-à-dire avant tout de sa vitesse et de sa mobilité. Nous avons déjà eu l'occasion de voir que la vitesse est un élément qui peut être jugé diversement. A proximité de l'objectif, elle n'est pas toujours capitale. Où elle revêt une importance bien plus grande, dans la défense en particulier, c'est pour atteindre cet objectif. Dans l'attaque contre des éléments ennemis fixes ou à déplacement lent, elle n'est que rarement exploitée. Elle le sera par contre dans l'engagement contre des objectifs à déplacement rapide pouvant apparaître très brusquement à l'intérieur même de notre dispositif. Nous avons parlé des troupes transportées par avions ou planeurs. C'est là à n'en pas douter que l'avion intervenant au sol sera le mieux à même de seconder la défense terrestre. A l'avenir, nous devons donc renoncer à opérer dans des situations qui ne permettent pas un rendement en plein de l'avion.

Dans le domaine de la coopération, il y aura enfin lieu de déterminer dans quelle mesure la reconnaissance aérienne au profit des échelons supérieurs du commandement est nécessaire et quelle est l'importance à lui donner. Dans tous les cas, l'action des avions chargés de nous rapporter le renseignement, qui sera essentiellement photographique, s'apparentera aux actions offensives de chasse. Seuls des appareils équipés pour le combat aérien et faisant de l'exploration en force seront capables de nous fournir ce que nous attendons.

* * *

Nous avons intitulé cet article « Pour une doctrine aérienne défensive ». En guise de résumé, nous allons donc chercher à tirer quelques-unes des grandes lignes qui devraient être à la base de notre activité dans les années à venir.

L'action de notre aviation doit être réglée dans le cadre d'ensemble des opérations défensives. Sa mission primaire consistera à s'opposer le plus longtemps possible à une offensive aérienne, prélude à des opérations combinées visant à l'occupation de points vitaux du territoire ou à l'anéantissement de nos forces de surface. Elle s'acquittera de cette mission en détruisant le plus grand nombre possible d'engins aériens ennemis. Il y a lieu toutefois de ne pas oublier que nos forces aériennes ne sauraient intercepter tous les avions franchissant notre frontière. Il faut donc chercher quels sont ceux qui peuvent être attaqués avec le maximum de succès, et tenir compte de ce facteur dans l'établissement des conditions générales d'engagement. L'offensive aéroportée sous ses deux formes essentielles, harcèlement ou action massive, est sans contredit la forme d'offensive qui impose la parade la plus rapide. L'aviation de chasse est le mieux à même de fournir cette parade et ceci spécialement durant la phase délicate du vol d'approche et de la mise à terre. Contre l'action des engins pour l'interception desquels nos formations aériennes ne sauraient être engagées avec succès, la seule forme de défense possible sera la DCA, le camouflage, la dispersion et toute la gamme des mesures de protection passive connues ou à trouver.

La mission secondaire sera la coopération par l'exploration et la destruction de certains objectifs de surface. Dans toute la variété des éléments ennemis susceptibles d'une intervention, il faudra faire une sélection rigoureuse en tenant compte non seulement de l'efficacité au but des moyens engagés, mais encore de l'importance effective de ces objectifs pour le déroulement des opérations ultérieures. Il y aura lieu enfin de

ne faire intervenir nos avions que dans des situations où leurs qualités propres, la vitesse en particulier, pourront être exploitées au maximum.

Nous reviendrons prochainement sur la forme, les moyens et l'organisation de base, c'est-à-dire l'infrastructure à donner à une telle force aérienne.

Concluons ! Une doctrine ne vaut qu'en fonction des possibilités qu'elle offre dans le domaine des réalisations pratiques. Nous nous sommes efforcés tout au long de ces pages de ne pas perdre de vue cette vérité. Inversement, la réalisation pratique ne saurait se passer de lignes directrices lointaines et bien définies. Tandis que dans le domaine terrestre, on arrive à faire une synthèse assez exacte de nos possibilités défensives et l'on envisage courageusement d'envoyer notre armée se battre hors du réduit, on souffre à l'égard du domaine aérien d'un grave complexe d'infériorité. La guerre dans notre ciel est considérée comme une entreprise au-dessus de nos forces et hors de nos moyens, comme une partie perdue d'avance. Nous ne partageons pas cette manière d'envisager l'avenir. A notre époque, pour tenir au sol, il faut être fort en l'air. Admettre notre faiblesse dans le ciel, c'est reconnaître notre impuissance en surface. Nous devons défendre notre ciel en tant qu'axe principal de pénétration. Nous pouvons y parvenir dans une mesure acceptable. Mais pour cela nous devons à tous prix disposer d'une aviation capable d'engager la bataille aérienne et cela avec succès.

Cap. EMG. PIERRE HENCHOZ.
