

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Band:** 98 (1953)  
**Heft:** 3

**Buchbesprechung:** Bulletin bibliographique

**Autor:** P.H.

### **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:** 19.11.2024

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

### Le lait à l'armée

« La Belgique laitière » a écrit les lignes suivantes : « Le contrat pour la livraison, par le Danemark, de lait de bouche à l'armée d'occupation américaine a été renouvelé. Pendant le premier semestre 1952, 45 000 litres seront livrés journallement, quantité qui sera, si possible, augmentée. En plus du lait, les Américains reçoivent d'autres produits laitiers du Danemark, entre autres : du beurre, de la crème et du babeurre de consommation. D'après une communication du « Maelkeritidende », No 49, ce dernier est devenu une boisson populaire chez les soldats. Le Danemark est également parvenu à conclure un contrat de livraison avec les troupes canadiennes d'occupation en Allemagne, contrat d'une durée de six mois et qui porte sur la fourniture de lait de consommation. Provisoirement, les Canadiens recevront 500 000 litres de lait en bouteilles, quantité que les Danois espèrent voir augmenter. » Cap. E. Sch.

---

## BULLETIN BIBLIOGRAPHIQUE

---

**Les enseignements de la guerre de Corée**, par Camille Rougeron. — Berger-Levaul, Paris.

Y aurait-il quelque chose de commun entre un troisième conflit mondial et les combats locaux qui se poursuivent dans une petite péninsule asiatique ? Telle est la question que pose Camille Rougeron au chapitre I de son ouvrage qui ouvre toute grande la porte à la controverse.

Lisez ce livre hardi avant de disputer sur l'infanterie, le char, l'artillerie, la fortification ; prenez la peine de relire les chapitres consacrés à l'aviation tactique, l'aviation stratégique, l'aviation de transport ; évadez-vous avec lui dans le futur en étudiant les opérations combinées, les armes de destruction massive et le réarmement occidental. Bien entendu, vous n'accepterez pas tout ; vous serez révolté par des définitions sans appel, outré de la mise au rancart d'armes... modernes ; mais vous serez émerveillé de la capacité de résistance du fantassin devant l'arsenal le plus complet des matériels terrestres, navals et aériens qu'on ait jamais réuni à une telle

densité. Chars lourds, navires de ligne et *super forteresses* sont impuissantes devant l'homme enfoncé dans des trous, qui leur oppose ses grenades et son couteau et qui ne cède que devant l'assaut d'une infanterie équipée du même armement. Cela est, au dire de l'auteur, l'enseignement le plus évident et le plus actuel de la guerre de Corée. Mais cette constatation n'infirmes pas la puissance de toute une série d'armes qui ne sont pas apparues en Corée : engins téléguidés, poussières radio-actives, fumées d'iodure d'argent, toxines et aérosols. Armes vraiment nouvelles qui accentueront encore le rôle prééminent de l'avion de transport puisque celui-ci deviendra le moyen principal de la mise en œuvre de celle-là. Dz.

**Justice pour ceux de 1940**, par le général Laffargue. — Charles-Lavauzelle et Cie, éditeurs, Paris.

« Un maximum d'ennemis ; mais un minimum d'alliés ; un maximum d'obligations, mais un minimum de moyens, telle était, en résumé, la situation dans laquelle on avait placé l'Armée française de 1940, au moment où l'on allait demander à cette armée de sauver le pays.

» Dès lors, c'eût été miracle que l'Armée française pût échapper à la défaite.

» Et cependant, fait inouï, ce miracle a failli se produire... »

C'est là, contrairement aux jugements de l'opinion faussés par les colères de la défaite, le sentiment qu'exprime dans *Justice pour ceux de 1940* un chef militaire qui, pour avoir participé aux victoires de la Marne, du Rhin et du Danube, était particulièrement qualifié pour rendre justice à l'armée malheureuse de 1940 à laquelle il a aussi appartenu et pour tirer, de notre défaite même, des raisons de reprendre confiance et d'espérer.

Après avoir analysé les causes de l'incompréhension du pays à l'égard de l'armée de 1940, examiné ce que valait cette armée, mis en lumière le comportement de ses chefs et de ses combattants dans les batailles de mai et de juin et dégagé de façon souvent inédite les causes de la défaite, le général Laffargue a montré, en effet, qu'entre la victoire et le désastre, il ne s'en est fallu que d'un faible poids additionnel. Cette conclusion, basée sur un examen scrupuleux des faits, ne manquera pas d'apporter à l'opinion française, et particulièrement à « ceux de 1940 », soulagement et réconfort.

**Forces Aériennes Françaises**, Janvier 1953.

La rédaction de « Forces Aériennes Françaises » inaugure la nouvelle année par un numéro bien dans la ligne générale de cette excellente revue. Tout le monde y trouvera matière à réflexions, aussi bien ceux qui ne s'intéressent que de très loin aux questions aériennes que les spécialistes de celles-ci.

L'Aviation française cultive fidèlement le souvenir de ses morts. C'est aujourd'hui au Général Valin, Inspecteur de l'Armée de l'Air, de rappeler la mémoire du Commandant Maurice Max Guedj, DFC, DSO et Wing Commander dans la RAF, disparu en mission durant l'hiver 1944-1945 dans la mer du Nord. Dans son livre *Feux du ciel*, Clostermann a apporté un témoignage incomparable sur ce que fut la dernière mission du « Commandant Maurice ». Il est particuliè-

rement utile pour nous de pénétrer dans la psychologie de ces pilotes spécialisés dans les attaques au sol et en mer, qui jour après jour et à chaque nouvelle mission, lorsque les gerbes serrées et multicolores de la DCA légère montaient vers eux, devaient surmonter leur angoisse pour plonger sans défaillance vers l'objectif.

Sous la plume du Général Bouvard, le problème du chef retiendra une fois de plus le lecteur. Est-ce parce qu'on manque actuellement de cette race d'hommes singuliers que l'on éprouve le besoin d'en parler souvent ? C'est possible. Mais la guerre moderne ne nous oblige-t-elle pas plutôt à reviser certaines de nos idées sur ce sujet, idées forgées au contact de théories très en vogue il y a une dizaine d'années à peine ? Le Général Bouvard insiste bien sur le fait que le vrai chef de guerre n'est pas seulement celui qui gagne, mais aussi celui qui sauve. Certaines sociétés humaines se méfient des chefs, comme elles se méfient de tous ceux qui ont une personnalité trop marquante. Elles les suspectent précisément à cause du pouvoir qu'ils ont de dynamiser leur entourage, de lui conférer une force et un mouvement pouvant à un moment déterminé menacer la stabilité d'un certain ordre établi.

Le Capitaine Le Pape consacre quelques pages aux problèmes que pose de nos jours la construction de grands aérodromes opérationnels. Nous en retiendrons un point. La superficie de terrain que réclame l'établissement d'une base de chasse par exemple est aujourd'hui un des premiers obstacles au développement des avions de formule classique. A-t-on atteint un maximum avec les 2400 mètres des pistes standard de l'OTAN ? Certains indices permettent de le croire. A notre avis, même si nos possibilités géographiques et financières nous y autorisaient, une telle « politique des bases » serait absolument contraire à nos intérêts. Il est grand temps que les ingénieurs réalisent des avions pouvant se libérer d'une infrastructure aérienne aussi coûteuse que vulnérable. D'autre part, les études en vue de l'établissement d'un nouvel aérodrome ne sauraient être dissociées de celles des procédures de vol, c'est-à-dire du comportement des aéronefs dans l'espace aérien correspondant. Ces travaux préparatoires sont longs et complexes. Ils touchent à la météorologie, à la navigation sans visibilité, à la coordination inévitable des trafics aériens militaire et civil.

Le pilotage classique des avions s'apparente à l'équitation. Le sentiment du vol ou du cheval sont des qualités comparables. Aux commandes, les mouvements sont à peine perceptibles, ils font place à des pressions dès l'instant où l'avion atteint sa vitesse de croisière, pressions analogues aux aides du cavalier. L'introduction généralisée des servo-commandes risquerait de bouleverser tout cela et de faire du pilotage non plus une affaire de sentiment mais bien une activité purement cérébrale. L'ingénieur Denamur montre l'intérêt mais aussi le danger inhérents à leur application. Retenons ceci : les servo-commandes sont seules concevables sur les appareils de gros tonnage et les avions soniques. Il est indéniable que leur apparition modifie fondamentalement le pilotage. Leur étude doit être rangée parmi toutes celles qui visent à la réalisation des engins sans pilotes.

Suit, sous la plume du Major Général J. F. C. Fuller un « Bilan de l'arme atomique 1945-1952 ». Le grand penseur anglais de la

guerre ne nous apporte rien de nouveau sur la question, si ce n'est qu'il résume assez bien l'état dans lequel se trouvent aujourd'hui les détenteurs de la bombe, antagonistes d'un conflit futur éventuel.

Publiée récemment dans l'« Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift », l'article du Général von Rohden sur la Défense aérienne de l'Allemagne au cours de la Deuxième guerre mondiale nous revient dans une traduction du Commandant Wirth de l'Ecole d'Etat-Major de l'Air. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

Comme de coutume, les « Chroniques » abondent en indications intéressantes. Nous y relèverons en particulier les pages consacrées par le lieutenant-colonel de Fouquières à l'effort de l'Armée de l'Air en 1952, pages qui confirment et complètent ce que nous savions. Le redressement des Forces Aériennes de la France est sûr et régulier. L'aviation de chasse en particulier a passé de 12 escadrons (Vampire et F-84) au 1<sup>er</sup> janvier 1952 à 28 escadrons en ce début de 1953. L'apparition du Mistral et de l'Ouragan dans les formations opérationnelles marque la fin d'une longue éclipse de l'industrie aéronautique française, en ce qui concerne les avions de combat. Ce redressement va de pair avec le développement des bases qui passent à 42, et l'aménagement de la couverture électronique du territoire métropolitain, en voie d'achèvement.

P. H.

**Le survivant du Pacifique** (l'Odyssée de l'*Enterprise*), par Georges Blond. — Fayard, Paris.

Des porte-avions américains existant au début des hostilités, un seul a survécu jusqu'à la capitulation japonaise : l'*Enterprise*. Tous les autres ont sombré, brûlé, explosé. Les vides ont été comblés, l'armada américaine est devenue de plus en plus puissante. Soit seul, soit avec d'autres porte-avions, l'*Enterprise* a participé à toutes les grandes batailles de la guerre du Pacifique, sauf une (bataille de la mer de Corail). Ses marins et ses aviateurs ont vécu la terrifiante agression de Pearl Harbor, les premiers raids contre le Japon, la bataille cruciale de Midway, le long purgatoire de Guadalcanal, y compris la guerre dans la jungle ; ils ont participé aux débarquements meurtriers sur les atolls, ainsi qu'à ceux d'Iwo Jima et d'Okinawa, où les combats d'extermination atteignirent une violence seulement comparable à celle des combats de Stalingrad. C'est le film de ces actions que présente ce livre. L'auteur s'est efforcé de rendre toutes les scènes visibles, proches, compréhensibles au lecteur non marin. Son récit a été établi d'après documents provenant des archives du Service Historique de la Marine et d'après les livres, publications et documents américains qui comprennent, outre les comptes-rendus officiels d'opérations, les témoignages de nombreux combattants.

Cet ouvrage n'est pas seulement un excellent document sur la conduite des opérations aéronavales, mais une source de renseignements sur l'organisation du terrain dans la défense.

Major Dz.