

# Quelques problèmes de la DCA légère

Autor(en): **Racine**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **98 (1953)**

Heft 6

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342528>

## **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

Rédaction-Direction: Colonel-brigadier Roger Masson

Rédacteur-Adjoint: Major Georges Rapp

Administration: Lt-colonel Ernest Buetiger

Editeurs et expédition: Imprimeries Réunies S. A., av. Gare 33, Lausanne  
(Tél. 23 36 33 — Chèq. post. II. 5209.)

Annonces: Publicitas S. A., succursale, rue Centrale 15, Lausanne

---

ABONNEMENT: Suisse: 1 an Fr. 12.—; 6 mois Fr. 7.—; 3 mois Fr. 4.—  
Etranger: 1 an Fr. 15.—; 6 mois Fr. 8.—; 3 mois Fr. 4.50  
Prix du numéro: Fr. 1.50

---

## Quelques problèmes de la DCA légère

---

Le citoyen-soldat se demande si nos armes actuelles de DCA ne sont pas dépassées par la vitesse des avions modernes. Le profane s'étonne que la troupe ne dispose pas encore de radars. Mais, à part les problèmes que pose la défense contre avions en général, il en est au sujet desquels les spécialistes eux-mêmes peuvent être d'avis différents. Les officiers de DCA cherchent à intercepter assez tôt nos adversaires à l'aide des moyens de liaison à disposition ou se demandent s'il est possible de conduire le feu de toute une section.

Nous ne voulons pas, dans cet article, répondre à toutes ces questions. Nous reviendrons peut-être à l'une ou l'autre d'entre elles à l'occasion. Nous nous contenterons de démontrer comment nous envisageons le rôle du chef de section de la DCA légère, quel rôle joue le service d'observation et d'identification des avions et à quoi sert le télémètre.

Les considérations qui suivent n'ont pas un caractère officiel. Elles sont le fruit d'expériences que j'ai faites lors de l'instruction de nos troupes de DCA. Elles auront atteint leur but si elles permettent aux officiers d'apprécier objectivement les difficultés auxquelles nous nous heurtons et de

se rendre compte des efforts que nous faisons pour tirer de notre matériel le maximum de rendement.

Voici, en guise d'introduction, le récit du commandant du premier détachement de DCA légère envoyé sur le front coréen au mois de juin 1950 :

Au moment où les Nord-Coréens franchissaient le 38<sup>e</sup> parallèle, notre bataillon de DCA faisait partie du corps expéditionnaire américain au sud du Japon. Après les événements du dimanche 25 juin 1950, mon commandant de bataillon reçut l'ordre de constituer un détachement de DCA pour une « mission aéroportée » ! La destination exacte du détachement était entourée du plus grand mystère. Je n'eus pas de peine à trouver les 3 officiers et 32 volontaires, armés de 4 canons M 55 S à 4 tubes du calibre 20 mm, qui devaient par la suite participer au premier engagement de DCA après la deuxième guerre mondiale.

Après 4 jours de préparatifs, un avion nous emportait vers le front de Corée, où nous allions défendre un aérodrome, mais, au moment du départ, je ne savais pas encore lequel.

Durant le voyage, la plupart des hommes somnolaient au bourdonnement régulier de l'avion qui survolait la mer du Japon, longeait les côtes de la Corée pour pénétrer bientôt à l'intérieur du pays. Il était environ 0900 quand notre appareil nous déposa sur un aérodrome inconnu. Nos canons furent déchargés en toute hâte et, grâce à l'aide apportée par les soldats coréens avec lesquels nous ne pouvions nous entendre que par signes, nos pièces étaient provisoirement prêtes au tir 10 minutes après. Les positions définitives furent choisies tout près de la piste à cause des rizières qui entouraient la place et qui couvraient tout le fond de la vallée. Nous construisîmes des pare-éclats au moyen de sacs de sable et de terre. Nous eûmes tout le temps ensuite d'examiner en détail le terrain montagneux qui entourait l'aérodrome. Des collines, entrecoupées de vallons pas très profonds, fermaient l'horizon. Une ville apparaissait au NW. J'appris par la suite qu'elle s'appelait Suwon.

Notre tranquillité relative fut troublée le premier jour déjà (29 juin), vers 1615, alors que le soleil allait disparaître derrière les collines. Il faisait un temps splendide. Dans le lointain, 4 avions apparurent. Nous avions l'impression qu'il s'agissait de F-51, Mustangs. Nous devions revenir bientôt de notre méprise. Un sergent aperçut une explosion en direction de la ville, à quelques kilomètres. Après une dizaine de secondes, tout le monde l'entendait.

Les avions approchèrent de l'aérodrome en venant du NW. Ils étaient 2 de front, suivis de 2 autres en colonne par un. Ils semblaient piquer sur des avions stationnés à proximité de la piste d'envol. Ils effectuèrent 4 attaques et lancèrent 3 bombes incendiaires. Un des avions, touché par nos projectiles, s'abattit de l'autre côté de la piste, tandis qu'un deuxième, visiblement atteint, perdait de l'altitude lorsqu'il disparut derrière la colline au S. de la place. Sa chute nous a été confirmée le soir même par un agent de la police sud-coréenne qui a retrouvé les débris quelques kilomètres plus loin.

Un seul avion attaqua nos pièces lors du troisième passage. La terre gicla des deux côtés de la section. Un sergent reçut un « faux pli » à son casque et un soldat fut blessé à la jambe par un éclat de bombe. L'avion endommagé dut faire un atterrissage forcé et le pilote, un major des forces nord-coréennes, fut fait prisonnier par la police. Durant toute l'action, pas un des hommes ne quitta son canon. Il n'y eut pas de blessé grave.

Nous continuâmes à améliorer nos positions en renforçant, en particulier, nos pare-éclats. Tout rentra dans le calme jusqu'à 2000 environ. A ce moment-là, une patrouille de 3 avions nord-coréens attaqua à 2 reprises les avions se trouvant sur l'aérodrome, mais à plus haute altitude, prudents qu'ils étaient devenus depuis l'instant où ils remarquèrent que la place était défendue par de la DCA légère. Nos canons entrèrent de nouveau en action, mais il n'y eut pas d'avion abattu. Les appareils disparurent bientôt dans la nuit tombante.

Lorsqu'il fit tout à fait sombre, je ne laissai aux pièces que les sentinelles indispensables. Une garde, renforcée par des soldats sud-coréens, fut placée autour de l'aérodrome.

Tôt dans la matinée du 30 juin, un autre C-47 atterrit et nous apporta 6 hommes des transmissions qui établirent entre les pièces des liaisons par fil pour remplacer les coureurs que j'avais prévus. Le problème du ravitaillement n'était pas simple. Je recevais les munitions et la subsistance d'autres unités américaines stationnées dans les environs.

Peu après 1300, le 30 juin : Alerte ! Cinq avions apparaissent. Les 3 derniers étaient sans nul doute des nôtres, des F-80, mais deux, même à très courte distance, semblaient être des F-51. Un chef de section me demande :

— Quels avions est-ce ?

— Je ne suis pas sûr. Nous risquons bien de les voir tirer au dernier moment et disparaître !

A peine ai-je prononcé ces mots que les deux premiers appareils attaquent nos positions. Nos canons les prennent immédiatement

sous le feu, tandis qu'eux tirent déjà avec leurs pièces de 23 mm. Un des nos soldats est blessé légèrement.

Les F-80 attaquèrent les 2 assaillants et les descendirent au canon. Nous avions beaucoup de peine à distinguer les avions nord-coréens des F-51 Mustangs. Nous étions obligés, dans une très large mesure, de juger de leur nationalité d'après leur attitude. Il n'était pas possible d'ouvrir le feu plus tôt.

Après cette attaque, l'après-midi du 30 juin a été calme, sans patrouille du soir comme celle de la veille.

Vers 2115, nous apprenions que les lignes de défense des Nord-Coréens avaient été enfoncées. Je reçus l'ordre de replier les positions et de me préparer à faire mouvement. Les troupes sud-coréennes mirent à disposition de mon détachement 3 camions légers à chenilles. Nous partîmes vers le sud, sur la grand-route encombrée de véhicules civils et de réfugiés. Après 25 km, j'ordonnai une halte de 45 minutes et pris les mesures de sécurité nécessaires. J'appris, alors seulement, que ma nouvelle mission était la protection du quartier général de l'armée alliée en Corée du Sud. Lorsque nous reprîmes notre mouvement, nous rencontrâmes des difficultés toujours plus sérieuses. Nos véhicules restèrent en panne l'un après l'autre, le dernier à 25 km environ de notre nouveau lieu de stationnement. A pied, et en faisant la navette avec des véhicules empruntés à gauche et à droite, tout le monde arriva tant bien que mal à bon port.

Nous fûmes relevés de notre mission le soir du 2 juillet et ramenés au Japon par avion.

\* \* \*

Nous savons bien que nous ne pouvons pas comparer aux nôtres les moyens engagés par les armées étrangères, mais il est néanmoins dans notre intérêt de tirer tout le profit possible des expériences de ceux qui ont fait ou qui font la guerre.

Pour obtenir une bonne concentration, nous voulons, chez nous, que toute l'unité de feu tire sur le même but. Le chef de section disposera donc ses moyens de manière à pouvoir diriger le feu de toutes ses pièces. Il le fera à la voix aussi longtemps qu'il le pourra, puis par signaux dès que le bruit du combat lui enlèvera cette possibilité. Pour que ses canons puissent ouvrir le feu avant que les rapides chasseurs à réaction n'aient lancé leurs bombes et leurs fusées, ou n'aient tiré

eux-mêmes, le chef de section doit être averti de l'arrivée des avions. C'est le rôle du service d'observation rapprochée (5 à 7 km) organisé par la batterie ou par le groupe. Nous reviendrons à ce service d'observation dans un article ultérieur. Indépendamment de cet avis d'avions qui lui parvient par radio, le chef de section dispose de son service d'observation interne. Il a sous la main, dans le même trou que lui, des observateurs ayant chacun leur secteur (120° au maximum) et le tenant continuellement au courant de ce qui se passe en l'air. Le chef de section doit, lui, apprécier la situation, décider sur quel ennemi il veut diriger son feu et tirer avec toutes ses armes au bon moment, ni trop tôt, afin que son tir soit suffisamment précis, ni trop tard, sinon l'adversaire aura déjà rempli sa mission. Le chef de section sait, par conséquent, que ses projectiles doivent atteindre leur but entre 1500 m., maximum de portée vraiment précise, et 1000 m, distance à laquelle l'ennemi n'a pas encore tiré s'il veut vraiment toucher.

Si l'avion pique sur la position — ou sur l'objectif protégé qui sera forcément à proximité immédiate — à une vitesse de 200 m/sec, par exemple, le chef de section sait qu'il doit ouvrir le feu vers 1900 m de distance, puisque son projectile met environ 2 secondes pour monter à 1500 m. Or, il n'est pas possible, autrement qu'à l'aide du télémètre, de savoir quand l'avion a atteint la distance de 1900 m. Ce même télémètre aura permis auparavant de déterminer la nationalité de l'avion qui vient. Il va bien sans dire que nous ne pouvons pas nous payer le luxe d'attendre que l'autre ait tiré pour savoir s'il est ami ou ennemi. Nos télémétreurs doivent donc, comme nos observateurs de l'air, non seulement savoir distinguer les avions suisses des appareils étrangers, mais ils doivent connaître, sans hésitation et dans n'importe quelle position, les avions courants utilisés par les pays qui pourraient devenir nos ennemis.

Nous savons bien que cette tâche n'est pas facile. Nous savons aussi que, suivant la position du soleil, il sera très

difficile d'apercevoir les avions assez tôt, mais le chef de section de DCA légère n'aura vraiment rempli sa mission que s'il dispose d'une organisation absolument au point, si ses canoniers et tous ses organes de commandement sont bien instruits et parfaitement disciplinés afin que la section ne soit jamais surprise par l'adversaire, et si ses connaissances de la technique du tir et des qualités balistiques de ses armes lui permettent d'ouvrir le feu au bon moment.

L'exemple du détachement de DCA envoyé en Corée n'a fait que renforcer notre point de vue quant à l'engagement des moyens de la DCA légère.

Au cours de nos recherches tendant à améliorer notre matériel, nous avons cherché à donner au chef de section la possibilité de remplir sa mission tout en dispersant davantage ses armes. Nous l'avons d'abord muni d'un mégaphone. Nous l'avons ensuite relié à ses chefs de pièces ou à ses tireurs par fil. La solution idéale serait qu'il puisse transmettre ses ordres sans fil à un amplificateur dans chacune des positions de pièce, afin que toute l'équipe des servants entende la voix du chef. Ainsi le temps nécessaire et les difficultés rencontrées lors de la pose des lignes seraient évitées. Mais ces solutions demanderaient des moyens qui dépassent pour l'instant nos possibilités.

Major EMG RACINE

---