Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 100 (1955)
Heft: 5

Artikel: Chronique aérienne : pour ou contre une aviation légère d'appui
Autor: Henchoz, P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342661

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

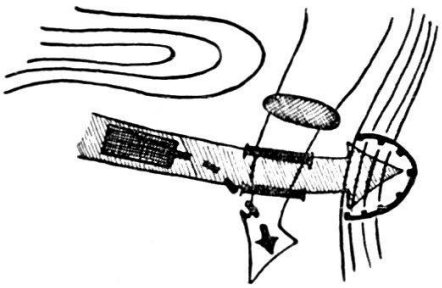
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

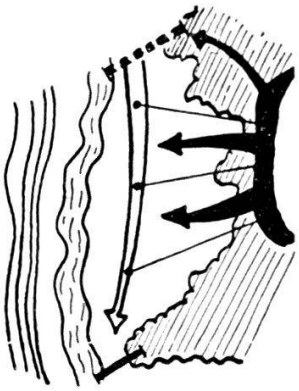
Download PDF: 15.07.2025

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

se porter à l'attaque sur un front étroit, échelonnement en profondeur ;
le dispositif ennemi percé, *s'ancrer* dans le terrain au-delà de la brèche ;
établir de part et d'autre de la brèche de *solides verrous* ;
engager de nouvelles *réserves* pour attaquer à revers les fractions isolées et les anéantir.



— *L'attaque par surprise (embuscade)*
dirigée contre un ennemi en marche qui se déplace dans une bande de terrain limitée de part et d'autre par des obstacles naturels (vallée encaissée, défilé) ;
exécutée par des *formations de force moyenne.*
Le combat s'ouvre par un *feu de surprise* ;
simultanément *un dét. barre* la zone de marche *derrière* la formation ennemie ;
en avant la route est également barrée (nasse) ;
le *gros* des attaquants tronçonne l'ennemi et le taille en pièces.



(A suivre)

Lt.-col. H. Verrey

Chronique aérienne

Pour ou contre une aviation légère d'appui

L'appui rapproché des troupes terrestres nécessite de la part des commandants de ces troupes un intérêt direct et une certaine compréhension pour les problèmes essentiellement aériens que soulève cette forme d'intervention. Cette attention ne peut être que profitable à tous. Les aviateurs la souhaitent depuis longtemps.

Cette compréhension s'avère d'autant plus nécessaire que les solutions préconisées en matière d'appui rapproché sont assez souvent différentes selon qu'elles émanent ou non d'aviateurs. Preuve en est l'échange de vues auquel on a pu assister récemment dans certaines revues françaises [1].

Les commandants des grandes unités terrestres qui ont fait la guerre se souviennent des précieux services que leur ont rendus les formations aériennes mises à leur disposition. Certes, ils sont conscients des servitudes inhérentes à une arme dont l'engagement dépend en partie de la météo. Mais ils n'oublient pas les multiples services que l'aviation a par contre pu leur rendre alors que l'artillerie était au bout de ses trajectoires ou que les ravitaillements se faisaient par trop attendre. Ils n'oublient pas non plus leur impatience lorsque cet appui aérien ne pouvait leur être fourni aussi rapidement et aussi totalement qu'ils l'avaient demandé.

Forts de leurs souvenirs et de leur expérience, certains d'entre eux préconisent aujourd'hui la création d'une aviation légère d'appui, véritable artillerie aérienne agissant dans le cadre de la manœuvre terrestre et qui de ce fait ne leur serait plus prêtée, mais subordonnée.

Dans leur esprit, cette aviation permettrait de libérer l'armée de l'air, soucieuse avant tout de gagner la bataille aérienne, de la sujétion créée par les nombreuses missions d'appui rapproché.

Elle serait pourvue d'avions d'un type particulier dit léger, capables de travailler dans la zone restreinte des combats, d'y rechercher et d'y attaquer des objectifs très souvent petits et bien camouflés, tout en restant, sauf exception, en deçà de la ligne de contact. La nécessité de combattre l'ennemi à distance entraînerait pour eux l'obligation de disposer de moyens de feu téléguidés. Le caractère même de cet engage-

---

[1] *Revue de défense nationale*, août-septembre 1953.
Forces aériennes françaises, janvier et mai 1954.

ment, les délais d'intervention très courts désirés, leur intégration enfin aux forces terrestres imposeraient que ces avions soient libérés de toute infrastructure préparée. Ils devraient stationner sur des terrains de campagne situés à proximité des P. C., donc dans la zone des combats.

Ces considérations laissent entrevoir à quelle formule d'appareil il y aurait lieu de se rallier. Avion léger, relativement lent, capable de décoller et d'atterrir sur des terrains courts et sommairement aménagés, rustiques de conception et d'entretien.

Pratiquement, le seul avion qui, à notre connaissance, semble correspondre exactement à cette formule est le Potez 75 français. Dans l'idée même de son constructeur, M. Henri Potez, dont le nom est lié à d'excellentes réalisations d'avant-guerre, cet appareil est un « véhicule ailé des forces terrestres dont il doit suivre le sort ». Simple, facile à piloter, légèrement blindé, cet appareil décolle et atterrit sur moins de 200 mètres. Il a été construit hors de toute commande, tant de l'armée de terre que de l'armée de l'air.

Habilement présentée, l'idée d'une aviation légère d'appui peut séduire. Elle ne peut certainement que recueillir de nombreux suffrages parmi les responsables de l'armée de terre. Elle rencontre de la sympathie chez certains aviateurs. Mais oserions-nous faire le reproche à ceux qui en sont les défenseurs de négliger certains aspects fondamentaux de la question, alors que ces aspects sont précisément aériens ? La grande majorité des aviateurs spécialisés dans les problèmes d'appui expriment à ce sujet des opinions négatives et ceci précisément parce qu'ils tiennent compte de diverses servitudes aériennes que les partisans du projet ont, sciemment ou non, laissées de côté.

L'avion léger d'appui apparaît en effet aujourd'hui un peu aux yeux des aviateurs comme un défi, comme la négation de certains principes généralement admis.

Un de ces principes dit en substance que l'on ne saurait aujourd'hui évoluer au-dessous de certaines vitesses sans

s'exposer fortement à être abattu par la chasse adverse. Si l'avion qui vole à 800 ou 900 km/h n'est que relativement peu menacé par un chasseur volant à 1000 km/h, il n'en sera pas de même de l'avion d'appui léger qui, lui, se promène à 300 km/h au-dessus du champ de bataille. Certes, le fait de voler bas le mettra à l'abri des radars de l'ennemi ; il ne le soustraira pas à l'observation de ses guetteurs à vue, qui, comme on le sait, peuvent entrer immédiatement en liaison avec les centrales du front qui engagent la chasse. La première condition qui devrait donc être remplie, pour permettre à cette aviation légère d'appui d'intervenir efficacement, serait de la libérer de la menace de la chasse adverse, c'est-à-dire de créer dès le début d'un conflit une situation aérienne analogue à celle de fin 1944 et 1945 en Europe, ou encore à celle de Corée. Or, c'est une chose difficile à admettre dans l'état actuel des forces en présence.

Le stationnement de ces avions à proximité du P.C. des unités à appuyer raccourcirait d'une manière sensible les délais d'intervention. Le contact personnel, toujours profitable, pourrait être maintenu. Il est facile de se laisser séduire par des avantages aussi incontestables. L'aviateur qui aujourd'hui prétend que le contact personnel entre « appuyeur » et « appuyé » n'est plus possible attire sur lui les critiques parfois acides de ceux qui croient encore que l'on engage l'aviation comme l'artillerie ou les sapeurs. Mais la vraie difficulté n'est pas là. La présence de cette aviation sur des terrains situés dans la zone du front pose à elle seule un nombre suffisant de problèmes délicats. Ces terrains se trouveraient dans bien des cas sous le feu de l'artillerie lourde adverse. Par ailleurs, leur protection antiaérienne, pour être efficace, absorberait un nombre considérable de canons de DCA.

D'autres difficultés majeures apparaissent encore lorsqu'on examine le mode d'engagement préconisé. L'idée d'éviter le survol des troupes ennemies est logique, on ne saurait la combattre. Mais cela suffit-il pour mettre ses avions à l'abri des canons de DCA adverses ? Nous ne le pensons pas.

Il est connu en effet que les éléments avancés, unités d'infanterie, chars légers ou moyens, disposent de DCA autoportée de calibres pouvant aller jusqu'à 40 mm. La portée et par là l'efficacité de ces armes au-delà de la ligne de contact reste donc intéressante. Pour se soustraire sûrement à leurs feux, l'avion ne devrait donc pas seulement se contenter d'éviter le survol de l'ennemi, il serait très certainement obligé de se tenir assez en arrière. Or, qu'en est-il des performances et de la technique de lancement des engins ? La portée maximum des projectiles tactiques téléguidés sol-sol ou air-sol semble être aujourd'hui de l'ordre de 1500 mètres. C'est donc à cette distance de son objectif que l'avion doit se trouver au moment du lancer. D'autre part, le guidage de l'engin impose à l'avion de poursuivre son vol rectiligne en direction du but pendant tout le trajet de celui-ci, ce qui l'amènerait en plein dans les trajectoires des armes de DCA adverses.

Il serait quelque peu illusoire de croire que beaucoup de ces avions lents reviendraient d'une telle mission. Le fait de les munir d'un blindage épais serait-il un remède suffisant ? Peut-être. Mais à ce moment-là, il ne faudrait plus parler d'une aviation légère, car le poids supplémentaire qu'engendrerait une telle protection ferait ranger immanquablement ces appareils dans une classe très proche de celle des chasseurs d'assaut de la formule classique.

Resterait la possibilité de remplacer les avions par des hélicoptères. Cette idée est en elle-même séduisante. Nous y reviendrons à l'occasion d'une étude ultérieure.

Nous ne voudrions pas conclure en propageant l'idée qu'une aviation légère d'appui n'est pas viable. Nous pensons toutefois que dans l'état actuel des choses, la préférence doit être donnée et conservée aux forces tactiques d'appui de conception orthodoxe. Cela ne veut bien entendu pas dire que nous ne devons pas tout mettre en œuvre pour permettre à ces dernières d'apporter aux troupes terrestres un soutien toujours plus régulier, rapide et précis.