

# Chronique aérienne : l'officier d'appui aérien

Autor(en): **Henchoz, P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **100 (1955)**

Heft 6

PDF erstellt am: **02.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342669>

## **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.

d'exercer un contrôle sur les bicyclettes ou de ne pas le faire.

Le Tribunal Fédéral a estimé que ce recours était abusif, surtout de la part d'un juriste, et de ce fait il a imposé au recourant un émolument de justice de Fr. 150.—. La leçon qu'il a ainsi reçue lui a coûté cher, mais il a au moins le mérite d'avoir fait trancher une question de principe ; d'autres en tireront profit.

D<sup>r</sup> E. STEINER

---

### Chronique aérienne

#### **L'officier d'appui aérien**

Octobre 1950, dans le Haut-Toggenburg, une division de Suisse orientale va entrer en manœuvre face à un groupement ennemi « ad hoc » que l'on a motorisé pour la circonstance. Comme il se doit, l'aviation est de la partie. Des C-36 bleus et des Moranes rouges ont reçu pour tâche « de reconnaître et d'attaquer toutes les formations terrestres adverses considérées comme rentables ». L'aviation créera « l'ambiance du champ de bataille ». Sa présence doit obliger les troupes à appliquer la règle du jeu, c'est-à-dire se disperser, se camoufler, ne pas laisser dans les champs des traces visibles de très haut, éviter la poussière, les feux dont la fumée trahit les emplacements de bivouac, etc.

Le chef de l'aviation du corps d'armée n'est pas homme à se contenter d'une telle « mission » pour les quatre escadrilles mises à sa disposition. Rattaché à la direction des manœuvres, il a obtenu de son patron de pouvoir installer une sorte de centrale d'engagement d'où il pourra contrôler et exploiter l'activité de ses formations. Mais il lui faut des liaisons. Sans cela

il ne peut rien faire. Avec un peu d'astuce, il a réussi à obtenir un détachement de recrues d'une école de transmissions d'aviation avec tout le matériel nécessaire, stations HF et VHF pour la liaison avec les avions depuis le P.C., stations mobiles pour la liaison dans le terrain. Il a même réussi à se procurer des matériels tout à fait nouveaux : des stations multi-canaux à ondes centrimétriques dirigées qui le relieront aux aérodromes de départ des escadrilles.

Dans la salle du collège de W. qui lui a été attribuée, des caisses s'amoncellent d'où les recrues extraient des appareils de toute sorte. Des fils se tendent dans toutes les directions, des antennes apparaissent sur le toit. Dans un coin de la salle, coincé tant bien que mal sur un banc d'école, le chef de l'aviation prépare les engagements avec son adjoint, un jeune major, « pompé » pour la circonstance dans un état-major de régiment d'aviation. « L'état de guerre débutera demain à 0300. Depuis ici, je m'efforcerai de contrôler l'action des aviations rouge et bleue. Vous-même, vous serez demain avec bleu. Sitôt que nous aurons terminé, vous irez à N. pour entrer en relation avec le chef d'EM. de la division ; vous chercherez à obtenir de lui qu'il nous donne quelques indications précises sur ce que la division veut de l'aviation »...

Dans l'obscurité, le major suit à pied le chemin de forêt qui de N. doit l'amener au P.C. de la division. Pour lui, il s'agit de savoir quelle mission il va pouvoir donner aux deux escadrilles qui lui sont attribuées. Le temps est au beau, les risques de brouillard ne sont pas grands. On devrait pouvoir engager dès l'aube. Un bruit de pas, de branches cassées, quelques chuchotements, l'éclair d'une lampe de poche. Une sentinelle est là au milieu du chemin. Des hommes vont et viennent dans la nuit. Discussion laborieuse, la sentinelle ne veut tout d'abord rien savoir de cet aviateur qui tombe ainsi du ciel devant elle. On va chercher quelqu'un. Le temps passe. Une tête casquée, une voix anonyme. Le chef d'EM n'est pas là, il ne viendra pas avant une heure. Nouvelle discussion. Le major a de la peine à faire comprendre qui l'envoie, pourquoi il est là, ce

qu'il veut savoir. Finalement, on l'introduit dans une tente. Attablés devant une carte, sous la faible lumière d'un falot, deux officiers, tête nue, col relevé et mains dans les poches, s'entretiennent. L'un des deux est l'officier EMG front de l'état-major. L'aviateur expose pour la troisième fois le motif de sa visite. Les deux officiers l'écoutent. Leurs traits révèlent un sentiment mélangé de surprise, de curiosité et de politesse. Très courtois, l'officier EMG ne parvient toutefois pas à masquer une certaine contrariété. Il vient d'être placé devant un problème auquel on n'avait manifestement pas songé. Va-t-il en éluder la réponse en se retirant prudemment derrière l'autorité du chef d'état-major ou même du commandant de division ? Sa compétence en tant que responsable des « opérations » va toutefois le contraindre à émettre pour le moins son opinion.

« La division, comme vous le savez peut-être, a pour mission de..., le commandant a décidé que..., il est probable qu'il portera son effort principal sur... »

Au fur et à mesure qu'il parle, sa voix s'affermit.

« Quant à l'aviation, il serait bon qu'elle puisse nous renseigner sur... »

Le mot est lâché, il faudra renseigner.

L'entretien se poursuit encore quelques instants. L'aviateur pose des questions, fait une ou deux mises au point, émet des suggestions accueillies non sans que des marques de soulagement apparaissent sur le visage de l'officier EMG. Puis on prend congé. On se promet de garder le contact, on réfléchira à des missions plus importantes, on sera heureux de connaître l'avis des aviateurs sur le comportement des troupes. Ce point pourra être traité à la critique.

En redescendant vers N., l'aviateur éprouve un sentiment assez semblable à celui que devait avoir commère la cigogne au retour de son festin chez son ami le renard. Quelles missions va-t-il donner à des formations préparées pour appuyer les troupes terrestres ? A vrai dire il n'en sait pas encore grand-chose.

\* \* \*

Notre aviation est ce que l'on a l'habitude de nommer une force aérienne tactique. Une de ses missions essentielles est l'appui des troupes terrestres. Certes, tout le monde aujourd'hui s'accorde sur la nécessité de réaliser cet appui en tenant le mieux possible compte des aptitudes bien définies de l'arme aérienne. Cet appui sera donc avant tout lointain, ou pour les troupes terrestres, indirect. Le profit que ces dernières retireront des destructions opérées en avant ne pourra se faire sentir qu'au bout d'un certain temps. La bataille de l'aviation contre les objectifs de surface se déroulera donc dans une zone qui échappe la plupart du temps aux préoccupations des commandants de corps d'armée et de divisions. Ce sera la bataille aérienne de l'armée.

Il arrivera très souvent cependant que le déroulement des opérations obligera à considérer comme essentielle l'action qui se déroule dans la zone même des troupes, et momentanément secondaire celle qui se joue sur les voies de communications et les arrières. Les préoccupations immédiates l'emporteront chaque fois que l'issue d'une opération locale risque d'influencer ou de compromettre la situation dans un secteur plus étendu. Ces situations se reconnaîtront souvent au fait que les moyens terrestres ne sont plus suffisants pour faire front à l'assaillant.

En faisant alors appel à l'aviation, le commandement terrestre doit bien réaliser ce que le renfort de l'arme aérienne peut lui apporter. Il doit se pénétrer de l'idée que son action jusque-là purement terrestre va, en s'élargissant à l'espace, devenir une action combinée. Il va donc être en devoir de penser sol-air et non plus seulement sol. C'est un très gros effort que l'on demande ici d'instances habituées à ne voir et ne traiter que des problèmes de surface, et ceci précisément dans les heures d'extrême tension d'un combat peut-être décisif.

La coopération terre-air ne s'improvise pas. En narrant au début de cette chronique, sous une forme qui n'a rien de tendancieux, l'ambiance régnant il y a à peine cinq ans encore

dans nos manœuvres, nous avons voulu montrer que le système D élevé au rang de méthode ne produit rien de bon.

Nous avons donc fini par prendre la seule mesure qui s'imposait : nous avons introduit dans les états-majors de nos unités et corps d'armée des aviateurs dont la tâche essentielle est de rappeler certaines constantes, non seulement celle du danger aérien, mais aussi et surtout celle d'une force prête à coopérer avec les grandes unités de surface. Aujourd'hui, le chef de l'aviation du corps d'armée n'est plus ce bibelot intéressant certes mais un peu inutile qu'un commandant de corps emportait avec lui dans ses bagages. Il a les moyens d'agir. Il peut s'appuyer sur des instructions précises définissant sa fonction, et dispose aujourd'hui d'une équipe de collaborateurs, les officiers d'appui aérien<sup>1</sup>, que l'on trouve aussi bien dans les états-majors des divisions, des brigades de montagne et légères qu'au corps d'armée lui-même.

Voilà, à n'en pas douter, un bien grand pas de franchi. Ce délégué permanent de l'aviation auprès des forces terrestres a devant lui une tâche utile mais aussi délicate. Utile, puisque c'est lui qui va permettre de réaliser techniquement les interventions demandées, qui va assurer la liaison avec les organes de commandement supérieurs terrestres ou aériens pour les questions d'appui. Mais cette tâche est délicate aussi. A l'unité d'armée, l'officier d'appui aérien est un capitaine, au corps d'armée, c'est un major. La modestie relative de son grade, plus apparente que son expérience réelle en matière de vol, vont faire de lui, aux yeux de certains, une sorte de contre-maître prétentieux voulant faire la leçon à des techniciens ou des ingénieurs.

Certes, théoriquement, sa tâche devrait se limiter presque exclusivement au guidage des formations sur leurs objectifs. Mais étant souvent le seul représentant de son arme et de sa spécialité au sein de son état-major, il faut bien s'attendre à

---

<sup>1</sup> Le terme officiel n'étant pas encore définitivement adopté, nous nous sommes permis de choisir celui-ci qui nous paraît assez bien définir leur tâche.

ce que tôt ou tard on lui demande des avis ou des renseignements qui dépasseront ses compétences officielles. Faut-il considérer cela comme un danger ? Nous ne le pensons pas. Tout dépend de la clarté des instructions en matière d'appui direct et de la formation que l'on donne à ces officiers. Le commandant reste finalement maître de ses décisions. L'essentiel est donc qu'il soit lui-même au clair sur les possibilités et les servitudes de l'aviation. Et c'est probablement ici que nous touchons le point essentiel de tout le problème.

En appui aérien, l'éducation des officiers supérieurs, commandants, chefs et officiers d'état-major des grandes unités est une impérieuse nécessité. A l'étranger, cette éducation est depuis longtemps entreprise au cours de stages effectués dans des écoles dites d'opérations aériennes combinées. Ces stages d'information, d'instruction ou de perfectionnement, selon le rang et la fonction de ceux pour lesquels ils sont organisés, permettent non seulement de se mettre au courant des nécessités créées par l'appui aérien, mais surtout — et cela est essentiel — de se forger une véritable mentalité particulière à l'égard de ces problèmes.

La coopération terre-air est avant tout affaire d'état d'esprit. Elle doit germer dans les cerveaux et trouver dans les états-majors un terrain d'entente favorable. C'est alors seulement qu'elle sera le prélude à des actions efficaces.

#### LE DÉVELOPPEMENT DES CHASSEURS LÉGERS

Le numéro d'avril des Forces aériennes françaises présente sous la plume de M. Yves Marchand une synthèse complète des efforts entrepris actuellement pour sortir de l'impasse dans laquelle constructeurs et utilisateurs se trouvent à présent.

Si le « Gnat »<sup>1</sup> demeure incontestablement jusqu'ici la réalisation la plus marquante dans le domaine des chasseurs légers,

---

<sup>1</sup> Voir chronique aérienne de février 1955.



il est nécessaire néanmoins de signaler que son exemple est suivi par d'autres réalisations s'inspirant des mêmes préoccupations, à savoir : faire plus léger et par là retrouver un rapport poids-puissance plus favorable.

En passant, nous signalerons que, dans sa version définitive, le « Gnat » pèserait 3000 kilos ; il serait propulsé par un Bristol « Orpheus » muni de postcombustion développant 3200 kilos de poussée. Ce qui théoriquement devrait permettre à cet avion de décoller et de grimper verticalement en s'appuyant sur le jet de son réacteur.

La France dispose d'une suprématie certaine dans le domaine des réacteurs légers. Elle aussi s'est attelée au problème et ses réalisations ne le céderont en rien à celles de la firme britannique. Le S.I.P.A. 800, muni lui aussi de l'Orpheus, devrait atteindre la vitesse du son à 6000 m. Sa vitesse ascensionnelle serait de 70 m/sec. Muni de pneus à basse pression, il pourrait décoller et atterrir sur des pistes en herbe de 500 m seulement. En version d'assaut, il pourrait emporter une charge de 600 kilos.

Les maisons Dassault et Bréguet de leur côté ont sorti divers prototypes se rangeant dans la même catégorie, le « Mystère XXVI » et le MD 550, ce dernier pratiquement achevé et prêt aux essais. L'OTAN s'intéresserait à ce modèle ainsi qu'au « Taon » de Bréguet.

En Italie, la société Aerfer sort le « Sagittario II ». Les Etats-Unis confirment l'intérêt manifesté chez eux pour la formule « Gnat » en sortant le A4D « Skyhawk » de la Douglas Aircraft Ltd. Déjà les Américains estiment que l'on pourra sortir 2,5 fois plus de A4D que de chasseurs classiques. Pour une série de 1000 appareils, l'économie serait de l'ordre de 400 000 dollars par unité.

Légèreté, grande maniabilité aux basses vitesses spécialement, prix de revient très intéressant et cela avec des performances supérieures aux chasseurs dits — plus pour longtemps — classiques, tels sont les atouts maîtres de cette nouvelle formule.



La guerre de Corée a souligné avec force l'importance de la maniabilité et de la rusticité. Ses enseignements commencent à porter leurs fruits.

Hz

---

Revue de la presse

### **Le rôle de la D.C.A. dans la défense aérienne**

Le commandant Becam a fait dans « Forces aériennes françaises » une étude approfondie du problème de la défense aérienne. Nous nous permettons d'extraire de ce travail les points qui intéressent particulièrement les officiers de D.C.A.

Parlant des expériences de la guerre en Corée, le commandant Becam écrit :

« La proportion considérable d'avions américains abattus ou endommagés par l'artillerie antiaérienne en Corée, et l'impression produite sur les pilotes de l'U.S. Air Force par les armes de petit calibre participant à la défense aérienne prouvent que l'artillerie antiaérienne, et en particulier celle de petit calibre, devient un facteur de plus en plus important dans la guerre aérienne moderne ».

Lorsqu'il s'occupe de l'aspect technique actuel du problème de la défense aérienne, il écrit :

« L'expérience prouve que l'efficacité de l'artillerie antiaérienne dépend beaucoup plus de la qualité du tir de chaque batterie que du nombre des batteries. Le calcul conduirait d'ailleurs à la même conclusion puisque la probabilité d'atteinte, en ce qui concerne l'artillerie lourde, varie en raison du cube de la précision alors qu'elle n'est qu'une fonction linéaire du nombre de projectiles.

» Cette précision dépend elle-même d'un grand nombre de facteurs dont les principaux sont la durée de trajet du projectile, les méthodes et les appareils de direction de tir, l'entraînement du personnel.

» Une condition essentielle de l'efficacité de l'artillerie anti-aérienne est par ailleurs le pouvoir destructeur de chaque obus ;