Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 104 (1959)
Heft: 3

Artikel: Evolution de l'appui aérien
Autor: Henchoz, P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342924

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

traditionnels. Tant que les Occidentaux n'auront pas des effectifs *comparables* à ceux de l'Est, ils se sentiront toujours mortellement menacés par une diminution quelconque de leurs moyens actuels, qu'il s'agisse de leur emploi ou de leur réduction, de zone désatomisée ou de désarmement partiel. Ils ne peuvent envisager qu'un désarmement général.

Nous ne pouvons nous empêcher de faire un rapprochement — toutes proportions gardées — entre les mesures proposées par le Plan Rapacki — comme aussi par M. Jacques Vernant — et celle qui fut prise par le gouvernement français le 30 juillet 1914 quand il prescrivit que « les troupes de couverture devraient être maintenues à 10 km. de la frontière pour empêcher tout contact entre patrouilles françaises et allemandes ». On connaît la suite.

Ce n'est pas, hélas, par des expédients ou des palliatifs de ce genre qu'on empêchera la guerre.

Colonel-divisionnaire MONTFORT

Evolution de l'appui aérien

En matière d'appui aérien des troupes terrestres, les organisations existant aujourd'hui sont inspirées pour une bonne part d'une conception issue de la dernière guerre, et plus particulièrement de certaines phases de celle-ci. Les opérations d'Afrique du Nord, puis l'offensive qui suivit les débarquements du Sud de l'Italie, de Normandie et de Provence, ont popularisé une certaine forme d'appui. La plupart de ceux qui en ont bénéficié y restent aujourd'hui encore attachés. Mais cette fidélité à une manière de concevoir la coopération aéro-terrestre ne doit-elle pas être confondue avec un certain conservatisme, avec une tendance dont le passé nous offre maints exemples, et qui consiste à considérer comme valables

pour l'avenir des méthodes de combat qui ont jadis conduit au succès ? Les chefs terrestres qui ont eu l'occasion de préparer et de conduire des opérations combinées ont pu mesurer « de visu » l'étendue des services que pouvait leur rendre l'arme aérienne, que ces services s'appellent observation rapprochée ou reconnaissance photographique lointaine, contre-batterie, lutte anti-char, destruction sur les arrières ou interruption des voies de communications. Ils les ont vivement appréciés. Ils sous-estiment cependant parfois un élément essentiel qu'en tant que combattant terrestre il est du reste extrêmement facile d'oublier, les conditions particulières dans lesquelles cet appui fut réalisé.

Disposant d'une très large supériorité aérienne, les Alliés étaient à même de donner à leurs actions d'appui au sol la forme, l'ampleur et le rythme qui leur convenaient. Ils pouvaient distraire une très large partie de leurs moyens de chasse voués à l'inaction dans un ciel vide d'ennemis pour des missions contre des objectifs de surface. Leur aviation de bombardement stratégique même s'offrait de temps en temps le luxe de faire de l'appui tactique sous le nez des éléments avancés amis. Avec son dispositif d'états-majors combinés, ses liaisons multiples, ses organes de guidage placés à la pointe du combat, l'appui aérien fonctionnait comme une machine complexe, certes, mais bien rodée.

Au cours des cinq ou six années qui suivirent la deuxième guerre mondiale, les forces armées occidentales ont donc mis au point un système d'appui aérien qui s'inspire, comme nous l'avons vu, des expériences faites au cours des années 1942 à 1945. Par la suite, ce système a été partiellement normalisé dans le cadre de l'OTAN.

Il est généralement admis aujourd'hui que toute opération d'une certaine envergure ne saurait être conçue et déclanchée hors d'une étroite coopération entre forces terrestres et aériennes. Les forces aériennes d'appui apparaissent donc aux côtés de l'infanterie, des chars, de l'artillerie et des engins tactiques sol-sol, comme un des éléments de la bataille. Mais

pendant les quinze années qui nous séparent déjà de la fin du dernier conflit, une évolution s'est faite dont l'ampleur varie beaucoup d'une arme à l'autre. L'infanterie a surtout amélioré son équipement et son armement en les allégeant. Les chars se sont perfectionnés, mais rien qui puisse être considéré comme une révolution n'est apparu dans l'armée blindée. Certes, l'artillerie a introduit le projectile fusée, mais peut-on dire que les engins balistiques lui appartiennent ? Si on laisse de côté les fusées avec ou sans guidage, on doit finalement admettre que c'est au sein de l'arme aérienne qu'il faut aller chercher les changements les plus profonds. En dix ans, les performances des avions de combat ont augmenté dans des proportions qui déroutent ceux-là même qui vivent au cœur du problème. Les vitesses ont doublé, voire triplé, alors qu'elles avaient passé de 1 à 1,6 environ durant les cinq ans de guerre. Le mur du son ne sera bientôt plus qu'un souvenir. Grâce à l'augmentation de la vitesse et à un meilleur rendement des propulseurs, le rayon d'action a été également agrandi et un monoplace de combat peut aisément remplir aujourd'hui une mission à plus de 300 kilomètres de sa base. De plus, cette progression très marquée des performances est accompagnée d'une augmentation encore plus sensible de la puissance de feu. Le monoplace de combat emporte une bombe atomique tactique dont le pouvoir destructif équivaut à la charge emportée par un millier de bombardiers lourds de 1945. Sans aller si loin, ce même avion est devenu une plate-forme redoutable pour l'engagement de moyens de feu conventionnels : obus, roquettes, bombes explosives ou incendiaires, engins. Un seul exemple ici nous montrera le chemin parcouru. Le canon Vulcan du Starfighter F-104 de l'Air Force américaine tire à une cadence de 6000 coups à la minute, soit plus du triple de ce que son prédécesseur de 1949 pouvait lui-même tirer. Mais l'avion de combat n'est pas le seul à avoir subi une aussi profonde évolution. L'hélicoptère à son tour est devenu opérationnel non seulement pour le transport ou les liaisons dans la zone de combat, mais encore

comme plate-forme de tir ou de guidage d'engins. L'avion d'observation ou de transport se contentant d'une infrastructure très rudimentaire s'est enfin lui aussi attiré les sympathies des combattants terrestres et la faveur de bon nombre de constructeurs. En résumé, la gamme des moyens aériens susceptibles d'appuyer par le renseignement, le feu ou le transport des troupes au combat s'est singulièrement étendue ; étendue aussi dans la variété, dans la plage des performances et dans la puissance de feu, étendue aussi dans la profondeur de la zone susceptible d'être battue.

Il n'est pas surprenant désormais que devant une telle somme et une telle diversité de possibilités nouvelles, on se mette un peu partout à repenser sérieusement le rôle que doit être amenée à jouer l'arme aérienne dans les opérations combinées. Cette étude est d'autant plus justifiée que certaines opérations militaires en cours nous font découvrir, sous la pression des circonstances, les aspects nouveaux que peut revêtir cette coopération dans une guerre que l'on a pris l'habitude de désigner sous le nom de subversive. Dans une allocution prononcée le 17 novembre 1958 sur la base aérienne du Bourget, le général d'armée Ely, chef d'état-major général des Forces Armées françaises, a dit : « L'Armée de l'Air a un rôle particulièrement difficile à jouer dans la guerre moderne qui s'oriente vers deux directions principales : la guerre subversive que nous vivons tous les jours en Algérie, la guerre totale que nous espérons bien ne pas vivre. Ces deux formes de guerre exigent tout à la fois une aviation qui vole toujours plus loin, toujours plus haut et toujours plus vite, et aussi une aviation qui colle toujours plus au terrain pour permettre à l'Armée de Terre de bénéficier de la troisième dimension sans laquelle elle ne peut ni combattre ni vivre même ».

Ces paroles dans la bouche d'un officier de haut rang de l'Armée de Terre revêtent une valeur particulière et montrent bien l'ampleur de la tâche des forces aériennes, mais aussi ses difficultés.

Dès son apparition, l'aviation d'appui a été appelée à

satisfaire de multiples demandes. Elle a donc dès l'origine appris à s'adapter. Sa grande mobilité l'a fortement aidée. Cette adaptation constante n'a toutefois été possible qu'aussi longtemps que l'organisation et les missions des troupes avec lesquelles elle coopérait, restaient dans un cadre traditionnel.

Les opérations aéroportées, la guerre atomique et aujourd'hui la guerre subversive nous montrent que de nouvelles formes d'appui apparaissent. Elles entraînent une autre conception de la conduite, elles font appel à d'autres matériels et d'autres procédés et englobent des zones d'une étendue inconnue jusqu'ici. L'image de l'hélicoptère léger qui s'élève à quelques mètres au-dessus du sol pour lancer un engin antichar téléguidé et celle du chasseur lourd qui va larguer un engin air-sol à ogive atomique sur une base de préparation aéroportée située à plusieurs centaines de kilomètres, nous font mieux comprendre où peuvent se situer aujourd'hui les limites de l'appui aérien.

Plus la tâche est grande et plus on est acculé à un choix, plus elle est variée et plus il faut s'adapter. Il serait donc totalement insensé de croire qu'un pays aux possibilités limitées va pouvoir mettre en œuvre des forces aériennes disposant de matériels strictement adaptés à toutes les formes d'intervention telles qu'elles sont envisagées aujourd'hui dans la conduite d'une opération combinée aéro-terrestre. Plus que jamais il faut faire appel à des matériels polyvalents ou renoncer. En matière aérienne, la polyvalence n'a jamais été très bien vue. Pour notre part, nous ne l'avons effectivement jamais pratiquée, si ce n'est à l'époque des avions dits « à buts multiples » dont nous avons gardé un piètre souvenir. Nous lui avons préféré le système qui consistait à considérer comme chasseurs les avions les plus modernes, et à les faire passer dans la catégorie des chasseurs-bombardiers dès l'instant où on jugeait leurs performances insuffisantes comme intercepteurs. Nous avons donc introduit chez nous une idée pratiquée couramment par l'étranger en temps de guerre, celle de la classification des missions basée sur le vieillissement des

matériels. En fait, cette conception n'a jamais été réellement appliquée chez nous, une claire doctrine d'emploi de nos forces en défense aérienne faisant défaut.

Partout autour de nous aujourd'hui, on fait un sérieux effort pour créer des matériels capables de remplir, avec d'égales chances de succès diverses missions chasse ou appui, reconnaissance ou attaque. Cette tentative est absolument logique. C'est la seule voie possible pour continuer à conférer aux forces aériennes la souplesse d'emploi indispensable. Qui peut dire, en effet, aujourd'hui, quelle tâche primaire, défense aérienne ou intervention au sol, notre aviation serait appelée à accomplir au début d'un conflit éventuel ? Mais comment réalise-t-on aujourd'hui des matériels polyvalents, alors qu'autrefois il était normalement admis qu'en voulant faire accomplir à un même avion différentes missions, il était finalement incapable d'en exécuter une seule d'une façon quelque peu satisfaisante ?

La souplesse d'emploi d'un matériel se réalise de nos jours de différentes façons. Premièrement la technique aéronautique moderne permet de construire des avions à très grands écarts de vitesses. Des dispositifs spéciaux permettent entre autres de garder aux basses vitesses les qualités qu'exigent l'intervention au sol et le vol en terrain accidenté. Il n'est pas exagéré de dire que dans ce domaine une véritable révolution s'est opérée ces dernières années dans le domaine de l'aéronautique des avions très lourdement chargés au mètre carré. Deuxièmement la charge utile d'un avion de combat moderne peut être combinée de telle manière que tant la quantité de carburant que la somme des moyens de feu emportés peuvent subir de grandes variations. Le poids au décollage peut aller du minimum indispensable que requièrent les missions d'interception, au maximum autorisé lorsqu'on veut accomplir une attaque à la bombe à une grande distance par exemple. On peut donc agir près ou loin, avec peu de carburant ou beaucoup, et ce que l'on n'emporte pas en pétrole, on peut le prendre sous forme de roquettes ou de bombes. Troisième-

ment, la souplesse d'emploi est assurée par l'extrême diversité des moyens de feu pouvant être emportés. A la longue, l'avion apparaît comme un « système d'armes », expression à la mode empruntée aux Anglo-Saxons qui montre en particulier que l'on s'achemine vers un complexe d'armement assurant un très grand nombre de possibilités. Quatrièmement enfin, presque tous les constructeurs présentent aujourd'hui des matériels capables d'être transformés rapidement d'avion de combat en avions de reconnaissance photographique.

La polyvalence d'un type d'avion est donc devenue aujourd'hui une réalité raisonnable et ceci grâce aux réalisations obtenues dans le domaine aérodynamique et dans ceux des propulseurs et des armements.

Les troupes terrestres ne peuvent que bénéficier largement d'une telle évolution. L'avion de combat moderne est beaucoup mieux adapté à cette tâche que ne l'étaient les chasseurs vieillis, affublés d'impedimenta pour lesquels ils n'avaient pas été conçus. Son armement s'est singulièrement perfectionné. Cela veut dire que sa puissance de feu a fortement augmenté. Son rayon d'action s'est agrandi.

En évoluant de la sorte, l'aviation d'appui s'éloigne toujours plus d'une certaine conception d'emploi sur laquelle nous sommes contraints de nous étendre ici quelque peu. Depuis le temps que nous avons à nous occuper de problèmes de coopération, nous avons eu l'occasion de voir combien il est difficile de faire triompher une conception d'emploi de l'arme aérienne qui soit conforme à son caractère propre. Actuellement, nous ne sommes pas loin de penser que l'aptitude de se forger des idées claires sur l'emploi de l'arme aérienne est directement fonction de l'expérience personnelle acquise au sein même de celle-ci. Il est fort tentant pour un chef qui dispose d'un corps de bataille composé d'infanterie, troupes légères et d'artillerie, de ranger l'aviation à la suite de ces moyens, si un jour il dispose d'un certain crédit aérien. Et c'est alors la répétition de ce phénomène maintes fois constaté : l'attribution à l'aviation de missions pour lesquelles

elle n'est pas faite, de missions qui ne lui permettent de tirer qu'un très maigre parti de ses possibilités.

L'aviation d'appui moderne doit être appelée à des tâches pensées à l'échelle de la bataille dans son ensemble. Sans vouloir aller au-delà de ce qu'il est raisonnable d'admettre en intervenant dans une zone où l'on n'a directement rien à chercher, on a le devoir de donner à l'aviation d'appui un terrain d'action à la mesure de ses moyens. Or, et c'est là qu'est le dilemme actuellement, plus l'avion de combat se perfectionne, plus sa puissance et son autonomie augmentent, et moins il est adapté à accomplir cette tâche d'orfèvre qui se nomme appui direct. Cette aviation qui « colle au terrain » comme le dit le général Ely, c'est autre chose. C'est une force aérienne qui n'utilise de la troisième dimension que ce qui intéresse le fantassin, l'artilleur ou le commandant de division, c'est-à-dire quelques kilomètres en largeur et en profondeur et quelques centaines de mètres en hauteur. C'est une aviation organiquement attribuée, rustique, mobile, légère, facile à camoufler, qui suit partout. Une aviation qui permet l'observation du champ de bataille, qui, grâce aux engins téléguidés peut atteindre certains objectifs tout en restant hors de portée de leur défense anti-aérienne. Une aviation qui assure la liaison et le transport en terrains accidentés ou bouleversés. C'est réellement tout autre chose.

Les transformations qui s'opèrent dans le domaine de l'appui aérien ne sont qu'un des aspects d'une tendance générale. Le rayon d'action toujours plus étendu et la vitesse toujours plus grande des moyens de transport, la portée sans cesse accrue des armes, la menace atomique enfin ont fait éclater l'ancienne conception des guerres statiques et des fronts continus et rigides. Les lignes de défense s'appuyant sur un terrain ne joueront plus le rôle qu'on leur a longtemps attribué. L'aviation tactique doit être bien autre chose qu'un simple bras un peu plus long que les autres. Elle doit être avant tout une masse de manœuvre dans la main du commandant d'armée, masse de manœuvre qu'il engagera essen-

tiellement en force pour créer de véritables centres de gravité à l'endroit et au moment qu'il aura choisis

En examinant aujourd'hui l'aviation d'appui sous l'angle de la souplesse d'emploi, nous sommes forcément restés dans le domaine des principes généraux. L'application pratique de ces principes va nous amener prochainement à voir quelques-unes des conditions qui doivent être assurées si l'on veut conférer à une force aérienne tactique moderne un rendement suffisant.

Colonel P. Henchoz

Importance stratégique de la Suisse

des origines à l'ère atomique[1]

Conclusions

L'histoire ne se renouvelle pas. Ceux qui l'ont écrite de leur sang ne sauraient cependant être oubliés.

Les hommes auxquels la Suisse doit sa naissance n'ont compté que sur eux-mêmes pour assurer son *indépendance.* Pénétrés de la valeur de cet enjeu, ils ne s'en laissèrent imposer ni par la supériorité numérique, ni par le meilleur armement de leurs adversaires.

Leurs descendants, aveuglés par des intérêts particuliers, méconnurent l'importance stratégique du territoire commun qu'ils laissèrent sans défense. Ils payèrent cher cette leçon qu'*un pays neutre, mais désarmé, est un appât.*

Peu à peu, avec le développement d'un sentiment national, notre peuple s'est souvenu que l'*indépendance* dut être conquise à force de bravoure et que, pour mériter cet héritage, il fallait

[1] Suite et fin des articles parus dans les numéros de novembre, décembre 1958, de janvier et février 1959 de la *Revue Militaire Suisse.*