

Le choix de nouveaux matériels aériens

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **104 (1959)**

Heft 4

PDF erstellt am: **02.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342930>

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.

Etudier est bien ; décider est déjà mieux ; réaliser est sans doute le plus difficile. Il y faut de la volonté, de la persévérance et peut-être, en temps de paix, l'aiguillon d'une menace perceptible par les peuples eux-mêmes. Je ne suis pas sûr que cette menace soit bien ressentie dans nos nations démocratiques.

Souhaitons d'ailleurs que son aiguillon ne se fasse pas trop cruel et que jamais les mesures que j'ai évoquées ici n'aient à entrer en action, même si ma fragile hypothèse limitative pouvait s'accommoder de la « folie des hommes ».

Colonel LAMBRET

Le choix de nouveaux matériels aériens

Dernièrement, ici même¹, nous nous sommes efforcés de définir les tendances nouvelles vers lesquelles s'oriente aujourd'hui l'appui aérien. Le titre quelque peu restrictif donné à notre étude pouvait faire croire que nous avions l'intention de n'aborder qu'une des missions de l'aviation tactique. Ceux qui nous auront lu, auront toutefois pu se rendre compte que nous nous étions efforcés de réunir toutes les formes d'opérations aériennes susceptibles d'intéresser une force armée dont la mission primaire est le maintien de l'indépendance du territoire national. Nous nous étions proposés de démontrer que devant la diversité des formes et la rapidité d'évolution qui pourraient actuellement caractériser un conflit, l'aviation

¹ Numéro de mars 59 de la RMS. Evolution de l'appui aérien.

devait être conçue dans toute la mesure du possible autour du principe de la souplesse d'emploi. Nous nous sommes toutefois efforcés de montrer qu'une adaptation totale à toutes les formes d'intervention concevables était impossible et qu'une spécialisation des moyens d'appui rapproché, appelés à coopérer étroitement et en permanence avec les troupes terrestres, s'avérait indispensable.

Nous laisserons aujourd'hui de côté cette forme particulière de la participation des forces aériennes à la bataille des unités d'armée ou des groupements de combat, pour nous consacrer entièrement à un problème précis, à savoir : le choix des moyens dont doit disposer l'aviation qui, en tant que masse de manœuvre directement subordonnée au commandant d'armée, est conçue pour agir dans le cadre des opérations générales. Nous renoncerons dès à présent à utiliser le terme d'aviation d'appui, lui préférant celui plus souple de force aérienne tactique. Nous tenons en effet à insister sur le pouvoir d'adaptation constant de cette force dont tant la mission que les matériels doivent s'inspirer.

Dans notre précédente étude, nous avons montré combien grands étaient les progrès réalisés durant ces quinze dernières années. Chaque fois que le renouvellement d'une partie du parc des avions s'impose, il semble donc parfaitement naturel que l'intérêt se porte sur les matériels disposant des performances les plus élevées. La meilleure arme confère à celui qui en dispose une supériorité certaine. En l'absence de l'action de guerre qui seule confirme ou infirme la justesse de tel ou tel choix, ce critère peut paraître parfaitement logique. Aussi longtemps que des matériels n'ont pas eu à faire la preuve de leur aptitude au combat, il est fort difficile de porter un jugement définitif sur l'opportunité de leur acquisition. On en est donc réduit aux hypothèses, et la discussion reste largement ouverte....

Très souvent jusqu'ici, la valeur technique d'un appareil a été le seul facteur réellement déterminant. Les comparaisons faites l'ont été surtout dans le domaine des performan-

ces. Or au rythme où se développent puis se démodent les avions, cette façon de procéder mène infailliblement à une impasse. Autrefois on choisissait un avion en espérant qu'à partir du moment de sa mise en service il s'écoulerait bien quelques années durant lesquelles on pouvait raisonnablement admettre qu'il reste parmi les meilleurs de sa catégorie. Aujourd'hui on doit hélas reconnaître qu'un avion est déjà bien souvent surclassé au moment de son introduction à la troupe.

Vu son extrême fragilité, le critère de la valeur technique absolue doit donc être examiné avec la plus grande prudence. Les performances que l'on nous propose aujourd'hui n'ont de valeur que dans la mesure où elles peuvent être régulièrement réalisées en temps d'opérations. Elles ne sauraient donc être séparées de tous les autres facteurs d'ordre humain et technique qui pèseront de tout leur poids dès les premières minutes de la lutte. Or, quand on sait par exemple que pour l'instant, l'élévation des performances ne s'acquière qu'au prix d'une augmentation considérable de la complexité des matériels, on ne peut s'empêcher d'éprouver certaines craintes à la pensée de tant de sources de dérangements..., et de désordre.

Au critère de la valeur technique absolue et momentanée, on doit donc substituer aujourd'hui une notion nouvelle faite de l'appréciation simultanée de tous les facteurs agissant directement ou indirectement sur la concrétisation d'une décision, celle de se défendre ou d'attaquer en l'air, et ceci pour un laps de temps de quelques années. Il semble ne rien y avoir de très original ici. Tout se ramènerait finalement à un plan établi pour cinq ou dix ans. Cela n'est pourtant pas tout à fait le cas et voici pourquoi.

Il y a peu d'années encore, l'avion de combat disposait d'un armement conçu à la mesure de son poids et de ses dimensions. Son pouvoir destructif était fonction des performances de la qualité des armes et des viseurs et du tonnage de munitions ou de bombes emportées. La vitesse maximum, facteur d'appréciation dont on fait toujours grand état, était un élément tactique exploité à des fins opposées, selon que

l'on agisse en attaque ou en défense. Ce complexe performance-puissance de feu ne subissait que fort peu de modifications tout au long de l'existence opérationnelle de l'avion.

Cette manière de voir perd chaque jour un peu plus de sa valeur. L'apparition des engins nous contraint en effet à réviser nos opinions car elle est en train de bouleverser des notions communément admises. L'avion porteur d'engin n'apparaît plus comme une entité au caractère bien délimité; il est devenu la plate-forme de départ volante d'un projectile guidé. Puisque la mode est aux fusées, on peut dire qu'il apparaît de plus en plus comme le premier étage piloté d'un système dont l'engin est le second étage.

L'avion porte-engin, et ceci est extrêmement important, ne peut plus être apprécié pour lui-même. Un jugement objectif de ses performances ne peut se faire que dans le cadre des aptitudes d'ensemble du système. Par exemple, la vitesse maximum, critère absolu dans l'appréciation d'un avion doté d'un armement conventionnel, ne devient plus qu'un élément d'appréciation relatif lorsque cet avion est doté d'un engin guidé capable de voler plus vite que lui et par là de rejoindre un objectif de la même façon que s'il était lui-même un avion de combat doté de performances supérieures.

Cette incursion dans un domaine nouveau pourrait être poursuivie. Nous l'interrompons toutefois ici. Notre seule intention en effet était de faire saisir l'importance qu'il y a aujourd'hui à ne plus se laisser éblouir par quelques tabous, celui de la vitesse pure en particulier, et ceci d'autant plus qu'une augmentation de vitesse s'accompagne, nous le répétons, d'une augmentation considérable de la complexité, donc du coût.

Il est prouvé que le prix des avions croît selon une courbe plus rapide que leurs performances ! Un monoplace de combat de la classe Mach 2 ne coûte-t-il pas aujourd'hui plus de mille francs le kilo !

La théorie du « système d'armes » est devenue à la mode. Elle consiste à grouper sous le même titre, tous les problèmes

relatifs à l'avion. Mythe ou réalité ? se demandait dernièrement un correspondant très qualifié de la Revue des Forces Aériennes Françaises. Nous pouvons également nous poser la question.

Disons d'emblée, qu'en fait, la théorie à laquelle nous faisons allusion ici dépasse le cadre restreint que nous avons commencé par lui assigner en parlant du tandem avion-engin. L'avion, en effet, conservera encore longtemps un armement conventionnel pour une série de missions. Le système d'armes englobe donc tous les moyens de feu en vue de leur harmonisation.

Nous sommes toutefois encore à mi-chemin de l'étude à entreprendre. Il nous faut en effet élargir encore notre horizon. L'avion est un instrument conçu pour répondre à certains besoins, pour accomplir certaines tâches. Ces besoins doivent recevoir une forme et des limites, ces tâches être situées dans un cadre. Cet « avion système d'armes » doit pouvoir agir pendant un certain nombre d'années avec un maximum de rendement. Une claire notion de la mission est indispensable. Sans elle, pas de caractère et de mesure possibles, pas de prévisions valables. Sans elle pas de possibilité de concevoir une saine évolution du système d'armes durant toute la période d'utilisation : perfectionnement des engins, des systèmes électroniques, etc.

Cela ne suffit toujours pas. Quelle valeur en effet peut avoir une appréciation des matériels nouveaux qui ne tiendrait pas compte du caractère même et des possibilités de l'infrastructure ? Qu'on nous pardonne si nous nous contentons ici d'une simple énumération de quelques éléments qu'on ne saurait dissocier du choix d'un avion nouveau.

Opérations :

- Possibilité de conduite électronique à la mesure des performances du matériel étudié.
- Degré de mobilisation et d'entraînement des états-majors et des servants des organes de transmission.

- Souplesse du dispositif des bases aériennes.
- Pourcentage et degré de disponibilité des matériels (dérangements, revisions, contrôles avant emploi, etc.)

Logistique :

- Adaptation des matériels nouveaux aux installations existantes (par exemple, prolongation des pistes).
- Préparation au vol, simplicité des manutentions, accessibilité des organes essentiels.
- Réparation. Simplicité. Aptitude au remplacement rapide de pièces défectueuses. Distribution rationnelle des organes essentiels. Importance des réserves et des rechanges.
- Degré d'entraînement et d'aptitude du personnel d'entretien et de réparation. Pourcentage nécessaire de personnel de profession.

Personnel navigant :

- Formation : Aptitude à instruire des pilotes capables d'atteindre un niveau d'instruction correspondant aux performances et aux possibilités d'emploi du matériel.
- Entraînement. Système permettant, une fois le niveau d'instruction acquis, de le maintenir (pilote de métier ou non professionnel, rythme de l'entraînement et nombre d'heures de vol).
- Degré de disponibilité du personnel navigant.

Budget :

- Incidence budgétaire du prix du système, c'est-à-dire non seulement de l'avion mais de tout ce qui en découle (transformation de l'infrastructure, prolongement des pistes, etc.).

Il y aurait beaucoup à dire sur chacun des points de cette énumération. Leur étude s'avérera fort complexe. Le résultat auquel on aboutira en faisant la synthèse ne correspondra pas nécessairement à ce qu'on attendait. L'avion à choisir ne sera

pas nécessairement celui qui a les performances les plus brillantes. L'harmonie dans l'association des moyens de feu, la simplicité d'entretien, la régularité de fonctionnement, le degré de perfectionnement des organes de conduite, l'aptitude du personnel terrestre à le préparer au vol rapidement et à le réparer, l'aptitude des pilotes à en tirer un rendement élevé, sont des conditions tout aussi importantes. C'est du fonctionnement optimum de toutes ces activités conjuguées que dépend finalement le rendement à la guerre. Ceci est tout particulièrement important dans une force aérienne constituée avant tout par du personnel de milice. La théorie du « système d'armes » a un mérite essentiel : elle fait prendre conscience de tous les problèmes que pose aujourd'hui l'acquisition de matériels aériens nouveaux. En fixant des limites, elle place ce problème difficile sur un plan objectif. Elle reclasse certaines valeurs. Elle est donc d'une grande utilité.

Colonel P. HENCHOZ

La défense de la Suisse

vue par Lorenz Stucki¹

Les lecteurs de la *Weltwoche* ont souvent l'occasion d'apprécier la vaste culture, les vues originales et la sérieuse documentation de *M. Lorenz Stucki*. Ces qualités se retrouvent dans l'étude qu'il vient de consacrer non seulement à l'armée, comme l'indique le titre, mais à tous les problèmes que pose la défense de la Suisse.

Ecartant d'emblée l'éventualité d'un conflit armé entre notre pays et l'un de ses voisins, l'auteur ne voit la situation

¹ Auteur de *Davids Chancen gegen Goliath. Die Schweizer Armee heute*, brochure de 104 pages, parue chez l'éditeur Alfred Scherz, Berne.