

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift  
**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft  
**Band:** 137 (1971)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Capacité de l'aviation  
**Autor:** Henchoz, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-46812>

### **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:** 01.05.2026

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

## Capacité de l'aviation

Oberst Pierre Henchoz

Plus le temps passe et plus la question de l'acquisition d'un nouvel avion de combat occupe l'opinion. Les difficultés que nous rencontrons dans ce domaine ne surprendront toutefois pas ceux qui, depuis plus de 20 ans, suivent les laborieux efforts des responsables chargés de l'équipement de notre force aérienne.

Depuis 1966, nous sommes à la recherche d'un avion d'appui tactique destiné à remplacer le «Venom», mis en service en 1955. Cette opération nous a déjà coûté fort cher, et ceci sans résultats décisifs. Rappelons qu'aucune proposition ne sera faite avant le milieu de l'an prochain.

Une pareille lenteur est en elle-même symptomatique. Les travaux préparatoires semblent être devenus à tel point longs et compliqués que les responsables se trouvent placés dans une position qui confine à l'impuissance. Les décisions à prendre sont soumises à une telle somme de servitudes, elles paraissent par avance menacées par tant d'impondérables que l'on se demande si, malgré toutes les précautions prises, on n'assiste pas finalement dans ce domaine à une véritable partie de poker. Nous ne sommes du reste pas seuls victimes de ce phénomène. D'autres forces aériennes et non des moindres éprouvent les mêmes difficultés et payent cher parfois certains choix qui, à l'usage, se révèlent malheureux.

Le débat qui se poursuit actuellement est souvent faussé par le fait que certains éléments fondamentaux du problème sont systématiquement laissés de côté par les défenseurs de l'avion le plus puissant. Or, le choix qui se prépare ne peut plus être une simple opération de routine déterminée avant tout par des considérations techniques. Il s'agit d'une décision fondamentale à inscrire dans le cadre de notre politique de défense, cette politique devant être elle-même marquée par l'évolution des formes et des degrés de menaces de guerre actuelles et futures en Europe et dans le monde. La manière dont nous traitons cette affaire est à notre avis dépassée. Le progrès ne réside plus nécessairement dans l'acquisition de matériels toujours plus évolués et toujours plus chers. Il se trouve tout autant dans la recherche de méthodes, de structures et de moyens nouveaux devant nous permettre de nous adapter graduellement à une situation différente de celle que nous avons connue dans la première moitié de ce siècle.

Le choix d'un nouvel avion ne dépend donc plus uniquement de considérations tendant à démontrer que seul l'avion le plus puissant doit être retenu.

### *La question de la dissuasion*

La thèse officielle à l'appui du choix actuel est largement connue, les arguments de ceux qui la défendent le sont aussi. Un de ces arguments est celui de la dissuasion. «La tâche principale de notre armée est la dissuasion. Il s'agit pour nous de convaincre un agresseur éventuel qu'une action contre notre pays ne serait pas rentable. Ce but ne peut être atteint qu'avec les armes les plus modernes. Parmi ces armes l'aviation a un rôle prépondérant à jouer ...»

Il y a peu de temps encore, l'opinion était largement répandue dans certains milieux que le pouvoir de dissuasion de notre armée passait obligatoirement par la possession d'armes nucléaires. Depuis quelques temps cependant, les choses évoluent. Le

silence de plus en plus épais qui se fait autour d'une telle conception de notre défense nationale nous incite à penser qu'au vu du nouvel ordre qui est en train de s'établir dans le domaine de la sécurité internationale, cette conception n'était très vraisemblablement qu'une vue de l'esprit.

Considérant que seules les armes les plus modernes peuvent nous assurer un degré de dissuasion convenable, les partisans de la haute technologie semblent vouloir reporter leurs espérances sur l'aviation. La force aérienne est devenue à leurs yeux l'arme principale capable, en cas de crise grave, de nous préserver d'une attaque et d'une invasion. Nous ne sommes nullement défaitiste. Nous nous demandons toutefois comment le fait de posséder une centaine d'avions de combat basés sur quatre ou cinq aérodromes connus et repérés pourraient représenter une force de dissuasion valable face aux engins balistiques de moyenne portée dont disposerait un éventuel agresseur. Pas plus que les armes nucléaires que nous pourrions acquérir, notre aviation ne saurait retenir une grande puissance de nous attaquer même si elle est déjà engagée ailleurs. N'en déplaise aux disciples du général Gallois qui sont encore nombreux chez nous, notre force de dissuasion est ailleurs. Nous ne saurions la trouver en dehors de la détermination de tout notre peuple à s'opposer par tous les moyens à une agression éventuelle.

### *La diminution des effectifs*

Voici un autre argument avancé par les défenseurs de l'avion à très haute capacité. «Seul un avion disposant d'une très grande puissance de feu est capable de représenter une menace de représaille convenable. L'avion proposé a une force de destruction quatre à douze fois supérieure à celle des avions qu'il s'agit de remplacer. Cette supériorité est garantie par le tonnage de bombes, par la haute précision du système d'arme et par la faible sensibilité face aux moyens de défense adverse ... Le nombre des avions ne joue plus un rôle primaire, c'est la puissance unitaire qui compte. Là est la seule manière de s'assurer une efficacité suffisante ...»

Les défenseurs de la thèse officielle tranchent donc la question du nombre par une opération d'arithmétique élémentaire: un avion quatre fois plus puissant = quatre fois moins d'avions. Nous exagérons à peine. Ne nous propose-t-on pas en effet de remplacer deux cents avions construits voici 15 ans par une soixantaine à peine de nouveaux?

Essayons de voir les choses d'un peu plus près. La réduction des effectifs des formations aériennes est un phénomène général. Tout le monde le sait. Doit-on en conclure que cette réduction est uniquement due à l'augmentation de la puissance de feu des systèmes d'armes?

La diminution du nombre des avions n'est pas provoquée en premier lieu par l'augmentation croissante de leur puissance mais bien par l'augmentation croissante de leur complexité. Cette progression exige toujours davantage de personnel qualifié et de moyens de contrôle et d'entretien coûteux. Il faut quatre fois plus de spécialistes pour assurer le service de vol d'un avion de la classe «Corsair» qu'il n'en faut pour préparer un «Venom». On est donc bien obligé de procéder à des concentrations d'effectifs, ce qui aboutit à devoir réduire le nombre des unités. Et puis la part des crédits militaires accordés à l'aviation ne saurait être constamment adaptée à la progression effarante que l'on constate depuis 1945 dans le prix des avions. 25 ans, 25 fois plus cher!

En ne disant pas clairement que la diminution des effectifs n'est pas une chose foncièrement admise mais tout simplement imposée par la complexité des matériels et par leur prix, ceux

qui défendent la thèse officielle font-ils réellement preuve de toute l'objectivité nécessaire?

L'objectivité ne saurait s'appuyer sur des chiffres hélas trop souvent sujets à caution ou sur des données hypothétiques imaginées de toutes pièces dans les exercices du temps de paix. Elle est à notre avis bien davantage une attitude inspirée d'une appréciation raisonnable de ce que seraient nos possibilités en temps de guerre.

#### *La capacité unitaire des avions*

Il est une notion largement répandue dont l'usage abusif est en train de fausser les données du débat, c'est celle de l'«avion de combat léger». Le qualificatif *léger* est de plus en plus souvent avancé par ceux qui prétendent qu'il n'y a que deux catégories d'avions d'appui tactique, les lourds qui font sérieux et les légers qui ne le font pas! En fait, cette discrimination ne veut rien dire du tout. Il y a simplement différents avions conçus selon des cahiers des charges particuliers. Du reste la légèreté, toute relative, de certains matériels n'est pas nécessairement un défaut. Elle peut être même dans certains cas une qualité. Un avion biréacteur qui, pour 9 t au décollage emporte quatre bombes de 1000 livres, soit le double du «Venom» et autant que le «Hunter», peut-il être honnêtement qualifié d'avion léger?

Il y a une relation qu'il est presque superflu de rappeler ici, celle qui existe entre le poids à vide d'un avion et son poids à pleine charge. La charge militaire, la puissance, l'autonomie et finalement le poids de l'avion font l'objet d'une certaine harmonisation. Or plus un avion est lourd et plus son infrastructure se complique. Il faut rallonger et renforcer les pistes, construire des installations de maintenance coûteuses, développer la sécurité et la défense. Il se produit alors avec les bases un phénomène analogue à celui que nous avons constaté avec les avions. Plus les aérodromes coûtent cher et moins on peut en avoir, d'où une concentration obligatoire. Or la centralisation des moyens va exactement à l'encontre d'une saine politique de défense qui veut précisément que, dans une phase critique, ces moyens soient dispersés. C'est là que le facteur légèreté devient un précieux avantage. Seul un avion relativement léger peut être équipé d'un train d'atterrissage lui permettant de se libérer en cas de besoin des grandes pistes en dur et d'être basés sur des terrains secondaires moins faciles à repérer et à détruire. Si l'on veut parler de dissuasion pour l'aviation, le mieux serait de commencer par là!

Reste la question de la charge militaire elle-même. Le système d'arme qu'un avion emporte est une chose, et son efficacité au combat en est une autre. Il ne faudrait pas les confondre. On nous dit que seul un système de visée très perfectionné peut permettre d'atteindre un objectif fortement défendu par une DCA radarisée. Rappelons tout d'abord que l'avion qui a le plus de chances d'être proposé n'est pas le seul à disposer d'un système de tir fournissant tous les éléments nécessaires pour un bombardement correct. Relevons ensuite que, dans des conditions telles que les nôtres, il serait dans la plupart des cas bien difficile à un pilote emportant dix bombes de 1000 livres de les larguer simultanément ou en une seule série de manière à ce que toutes obtiennent une efficacité au but suffisante. Il y aurait un fort gaspillage. Soulignons-le enfin, car bien des gens semblent l'oublier, les attaques ne seront couronnées de succès que dans la mesure où les objectifs désignés auront été exactement repérés, identifiés et photographiés. Le meilleur pilote à bord du meilleur avion ne peut rien faire s'il n'arrive pas à localiser et à apprécier avec précision les objectifs qu'il a la

charge de détruire. Or en temps de guerre, notre reconnaissance aérienne n'aurait pas la tâche facile.

Ces quelques remarques devraient nous aider à comprendre que la capacité maximum d'un avion de combat ne peut être appréciée en valeur absolue, mais doit être considérée avant tout comme un plafond. A quoi sert-il désormais de placer ce plafond trop haut, alors que nous savons très bien que les conditions dans lesquelles nous aurons à nous battre ne nous permettront pratiquement jamais de l'atteindre!

L'évolution actuelle place les instances politiques et militaires devant des responsabilités de plus en plus difficiles à assumer. Or, nous en sommes convaincu, la complexité croissante des matériels rend de plus en plus aléatoire leur engagement dans les conditions de la guerre. Seule à notre avis une solution plus conforme à nos possibilités que celle qu'on nous prépare permettra à notre force aérienne de remplir sa mission. C'est dans cette optique qu'il faudra bien qu'on se résolve finalement à aborder la question de l'achat d'un nouvel avion de combat.

---

## **Integration der Artillerie in das Abwehrdispositiv**

Major Peter Groß

### *Einleitung*

Gegenstand der nachfolgenden Darlegungen ist, wie im Rahmen eines Abwehrdispositivs aus den uns heute in erster Linie zur Verfügung stehenden Mitteln (gezogene Artillerie) im hauptsächlichsten Kampfraum (Mittelland) das Optimum herausgeholt werden kann. Manöverübungen der letzten Jahre haben maßgeblichen Einfluß auf die hier vertretene Auffassung.

### *Panzerabwehr im Stellungsraum*

Entgegen manchmal geäußerten Ansichten ist die Artillerie – relativ gesehen – stark an Panzerabwehrmitteln (Geschütze, Anzahl Raketenrohre). Dementsprechend soll sie nicht im Nebengelände, das allenfalls auch mit AC-Waffen neutralisiert wird, Stellung beziehen, sondern dort, wo ohnehin Stützpunkte zu bilden sind. Daraus ergibt sich, daß jede Geschützatterie das Gerippe für einen Stützpunkt bildet. Sie kann dies aber nicht völlig allein. Sie benötigt infanteristische Kräfte, und zwar im Prinzip pro Batterie einen Füsilierzug. Es wäre nämlich sicherlich falsch, die Geschützbedienungen ausgerechnet im Momente eines direkten Angriffes auf die Stellung zu verringern und damit den Erfolg des Einsatzes der Geschütze im Direktschuß in Frage zu stellen. Die Füsiliere (oder Grenadiere) wären in der Lage, das Panzerabwehrdispositiv der Geschütze durch Raketenrohre, Minen, Sprengmittel usw. zu ergänzen, die Beobachtung und Alarmierung sicherzustellen, ganz abgesehen davon, daß sie als Fachleute beim Ausbau des Stützpunktes maßgeblich mitzuwirken hätten.

Für den infanteristischen Führer geht es bei der Zurverfügungstellung von Füsiliern keinesfalls um eine Zersplitterung und Verminderung seiner Kräfte, etwa zwecks Bewachung der Artilleriestellungen analog einer Kommandopostenbewachung. Im Gegenteil, er gewinnt mit dem Einsatz minimaler eigener Kräfte