

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 103 (1958)
Heft: 7

Artikel: Primauté de la doctrine
Autor: Henchoz, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342887>

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: 13.01.2026

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

Primauté de la doctrine

Les événements récents dont notre aviation a été le théâtre ont permis de réaliser les dangers auxquels on est exposé lorsque on ne sait pas exactement où l'on veut aller.

Avant de nous consacrer à l'étude du présent et du futur, qu'il nous soit permis de jeter un regard vers le passé auquel nous voudrions emprunter un exemple, qui permettra, nous l'espérons, de mieux nous faire comprendre.

Le 29 août 1939, la troupe d'aviation était mobilisée conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du jour précédent. Elle se composait de 21 compagnies d'aviation équipées de cinq types d'avions différents (D.27, C-V, C-35, Me 109 D, Me 109 E). Quelques jours après la mobilisation, cinq compagnies n'ayant pas d'avions, devaient être renvoyées à la maison. A l'époque, nos unités aériennes étaient de deux types. Les compagnies de monoplaces considérées alors comme des unités de chasse, et les compagnies de biplaces, dites unités d'observation. Ainsi, au début du service actif, nous mettions sur pied sept compagnies de chasse (D.27 et Me) et neuf d'observation (C-V et C-35).

Nous voyons donc que notre aviation de 1939 était caractérisée par un certain équilibre entre deux missions jugées primordiales, la reconnaissance et la couverture.

L'observation aérienne, faite par des officiers spécialisés, les observateurs, était à juste titre considérée comme une mission essentielle dont les résultats intéressaient au tout premier chef le commandement de l'armée et les états-majors supérieurs. La couverture aérienne par la chasse, à laquelle nous consacrons une part importante de nos effectifs, exprimait clairement qu'on ne pouvait imaginer à l'époque que l'aviation

ne sache pas se battre contre un envahisseur pour lui interdire, dans toute la mesure du possible, l'accès de notre espace aérien. Cette mission était alors jugée essentielle. Cela ne devait plus être le cas par la suite. Cette conception qui accordait à la défense aérienne la place qui lui revenait devait se révéler juste quelques mois plus tard, lors des engagements réalisés avec succès par nos chasseurs contre les avions allemands violant constamment la partie nord-ouest de notre espace aérien.

Où en étions-nous à la fin de la guerre ? Il est en effet intéressant de rapprocher de la situation que nous venons de décrire, celle dans laquelle nous nous trouvions un peu moins de six ans plus tard, après avoir durant tout ce temps fait appel exclusivement aux ressources nationales.

L'organisation générale de notre aviation n'avait pas beaucoup changé. Le nombre de nos compagnies était resté le même. La structure interne et l'équipement par contre, s'étaient considérablement modifiés. Une partie de nos avions d'observation démodés avait disparu et n'avait été que partiellement remplacée par des avions de même catégorie. Les performances d'emblée modestes des C-36 qui avaient succédé aux C-V et C-35, aussi bien que leur aménagement, en faisaient des appareils inaptes à la reconnaissance aérienne. Les escadrilles de biplaces se voyaient alors chargées de missions d'appui des troupes terrestres. L'observateur ne devenait plus qu'un simple radio/mitrailleur de bord. La priorité était accordée aux monoplaces. Les Moranes construits au pays étaient venus assurer la relève des D.27 et d'une partie des biplaces. Tout comme pour le C-36, leur introduction tardive leur interdisait d'emblée d'accomplir avec plein succès la mission à laquelle ils étaient primitivement destinés. Les Messerschmitt pour leur part, sentant peser le poids des années, devaient renoncer à la chasse pour se contenter de la seule activité encore concevable pour eux, l'intervention au sol.

Nous arrivions donc à la fin de la guerre avec une aviation, qui, privée de tout apport étranger, avait tellement vieilli

qu'elle n'était plus capable d'accomplir, ne serait-ce qu'avec une partie de ses moyens, les deux missions que l'on considérait en 1939 encore comme essentielles, à savoir la reconnaissance et la couverture. Toutes nos unités recevaient désormais la tâche primaire d'appuyer par le feu les troupes terrestres. C'est dans cet esprit que nous démobilisons le 12 mai 1945.

L'ère du chasseur-bombardier, de l'attaque au sol était née. Le rase-motte et la connaissance de notre terrain devenaient les moyens les mieux appropriés pour échapper à l'adversaire. Le combat aérien n'était guère plus qu'un pis-aller auquel on ne se résolvait qu'en dernière extrémité.

Coupés comme nous venions de l'être pendant près de six ans de tout apport étranger, alors qu'au sein des Etats en guerre l'aviation progressait rapidement, il était sage et normal que l'on recherchât les tâches dans lesquelles ils pouvaient encore assurer un rendement raisonnable et une sécurité relative pour les équipages.

On se trouvait contraint de mettre la charrue devant les bœufs. C'était l'état des avions et leur qualité du moment qui dictaient la doctrine d'emploi, et non cette dernière qui inspirait le choix des matériels. Il n'y aurait rien eu de très grave à tout cela si l'on n'avait pas oublié que cette orientation forcée ne devait avoir qu'un caractère temporaire. Dès l'instant où les marchés étrangers nous permettaient à nouveau de songer sérieusement à la modernisation de notre parc, il eût été normal que l'on repense très activement la mission générale de notre aviation, en s'inspirant des enseignements laissés par la deuxième guerre mondiale et en s'ingéniant pour une fois à voir « suisse ». Cela n'a pas été fait. Pendant plus de dix ans, nous avons complètement négligé la reconnaissance aérienne alors que tout nous permettait d'admettre que l'importance de cette forme de recherche du renseignement s'accroissait sans cesse. Nous avons pratiqué la politique de l'autruche en reléguant en bloc les problèmes de la défense aérienne à l'arrière-plan de nos préoccupations. Nous sommes entrés dans l'ère de l'aviation à réaction avec les idées que

nous professions à la fin de la guerre alors que nous avions là une occasion de nous renouveler.

Tout au long de ces quelque 19 ans qui nous mènent de la mobilisation générale de 1939 à nos jours, on a donc assisté à deux phénomènes précis. Le premier est le changement d'orientation que nous a imposé le service actif ; le second, la poursuite pendant plus de dix ans d'une politique inspirée par une situation dépassée.

RAPPEL DE QUELQUES PRINCIPES

Lorsqu'on compare nos idées à celles qui sont normalement professées dans les forces aériennes des pays qui nous entourent, on est frappé par certaines constatations. Alors que chez nous l'appui aérien est devenu la forme principale et quasi exclusive que l'on compte donner à l'activité de nos unités aériennes de combat, on doit constater autour de nous que la mission d'intervention au profit direct ou indirect des troupes terrestres n'est qu'une possibilité, qu'elle n'est qu'un cas dans l'ensemble des possibilités et des formes que peut revêtir la guerre aérienne. Et pourquoi cette différence ? Pourquoi cette sollicitude moins marquée pour une mission particulière, pourquoi ce désir de ne la considérer que comme une forme possible et non comme une action quasi certaine dont on peut à l'avance prévoir l'ampleur et la durée ?

Les règlements étrangers sont unanimes sur la nécessité d'accorder aux forces aériennes une grande souplesse d'emploi. En d'autres termes, l'engagement des moyens aériens ne saurait être conçu autrement que s'appuyant sur une appréciation de la situation constamment renouvelée. Par ailleurs, il est un fait sur lequel les opinions n'ont pas beaucoup varié, à savoir que l'appui des troupes terrestres ne peut être assuré dans une situation aérienne défavorable. La conquête de la supériorité aérienne reste un facteur important qui domine tous les autres. Seules les formes que peut revêtir cette conquête et les espaces qu'elle englobe ont changé ; le principe lui reste. Il apparaît donc que certaines conditions doivent être

préalablement remplies si l'on veut assurer à l'appui aérien une rentabilité suffisante.

Pour ce qui nous concerne, nous affichons des idées quelque peu différentes. Contrairement aux conceptions étrangères qui ne voient dans l'appui tactique qu'une forme possible à laquelle il n'y a lieu de consacrer en temps ordinaire qu'une partie des moyens aériens, nous avons conservé cette idée, survivance de la fin du service actif, que la quasi-totalité des formations aériennes dont nous disposons seront lancées dans la bataille terrestre dès que notre haut commandement ou nos troupes en feront la demande. Nous n'arrivons que très difficilement à nous imaginer aujourd'hui que nos escadrilles pourraient fort bien être accaparées, des jours durant, par des missions découlant d'opérations strictement aériennes.

D'où vient cet état d'esprit ? Les débats des Chambres fédérales au sujet du P-16 ont montré que, dans certains milieux, on ne voyait pas d'un bon œil les velléités de certains de vouloir conférer à notre aviation plus d'indépendance qu'elle n'en a aujourd'hui. L'aviation reste avant tout une arme d'appui dont l'action vient s'intégrer dans celle de l'armée. Un haut commandement à caractère nettement terrestre exerce sur elle un contrôle direct qui limite son action. Et pourtant, ce sont bien des opérations totalement indépendantes que notre force aérienne a eu à mener tout au long du service actif, opérations qui veillaient en premier lieu à faire respecter l'intégrité de notre espace aérien. Rien ne nous permet de croire qu'il n'en sera pas à nouveau ainsi, dans un futur conflit éventuel. Le genre et l'ampleur des tâches qui peuvent incomber à notre force aérienne doivent certainement être définis et mesurés dès le temps de paix. C'est la doctrine. Cette doctrine qui doit être repensée chaque fois que l'évolution de la guerre aérienne l'exige, est le fond solide sur lequel tout doit s'établir. Si elle manque, c'est l'incertitude et l'hésitation à tous les échelons. Lorsqu'elle est présente, tout se précise et s'épure. On ne saurait donc s'en passer.

Colonel P. HENCHOZ.