

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 136 (1991)
Heft: 3

Artikel: Lu dans le numéro 3/1951
Autor: Chassin, L.-M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-345081>

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: 12.01.2026

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

Lu dans le numéro 3/1951

Au sommaire

- L'aviation dans le cadre de la défense nationale.
- Que doivent être actuellement les forces aériennes d'une petite nation?
- L'aviation dans nos manœuvres.
- La sélection médicale des pilotes.
- Appréciation de situation.
- Les accidents dans l'aviation militaire.
- Bulletin bibliographique.

Que doivent être actuellement les forces aériennes d'une petite nation?

Il est bien certain que la politique de guerre d'une nation, et par voie de conséquence, sa stratégie, dépendent étroitement de son individualité. Or, cette individualité se caractérise essentiellement par sa situation géographique, sa puissance, et enfin sa volonté de combattre.

La situation géographique est déterminée une fois pour toutes. Un pays entièrement terrestre ne peut pas avoir la même stratégie qu'un pays maritime: il n'aura donc pas le même type de défense nationale, donc d'armées et finalement d'armements. En second lieu, la puissance d'une nation est conditionnée par le nombre de sa population, la valeur de ses ressources naturelles et enfin son degré d'industrialisation. Une nation comme l'U.R.S.S. ou les U.S.A. n'aura pas la même armée qu'un pays comme les Indes, l'Autriche ou la Bolivie. Enfin, il ne faut pas oublier que la volonté de conserver l'indépendance est à la base même de toute défense nationale. Sans cette volonté bien déterminée de tout le peuple, il ne servirait à rien d'avoir des armements, si puissants fussent-ils.

Cette rapide revue des conditions générales d'une stratégie montrent qu'il est bien difficile de donner des idées polyvalentes pour l'élaboration d'une doctrine et, pour aller finalement au fond des choses, pour le choix des armements d'une défense.

En ce qui concerne plus particulièrement les forces aériennes d'une petite nation, le problème est sans doute des plus ardues. Cependant, on peut tout de même se mettre d'accord sur un certain nombre de points que nous allons examiner ci-dessous.

Tout d'abord, nous appellerons petite nation, un pays dont la population est inférieure à 10 millions d'habitants, cette condition étant suffisante pour déterminer un certain taux de puissance industrielle et financière, quels que soient la richesse naturelle du pays et le degré de civilisation de ses citoyens.

Nous poserons ensuite comme évident que ce pays, ayant des possibilités financières limitées, ne pourra fabriquer à lui seul tous ses armements.

Enfin, nous le supposerons décidé à combattre pour son indépendance, mais décidé seulement à faire une guerre défensive.

* * *

Ceci dit, quels sont les éléments généraux de la puissance aérienne?

La puissance aérienne se compose d'une force d'aviation et de tout ce qui est nécessaire pour assurer sa mise en œuvre et son entretien.

Or, à l'heure actuelle, une aviation moderne demande pour sa mise en œuvre une infrastructure terrestre et aérienne de plus en plus compliquée, des services de réparation et de «maintenance» de plus en plus importants, et enfin un personnel très spécialisé et entraîné.

L'infrastructure au sol est constituée par les terrains fixes et par les terrains d'opérations.

Les terrains fixes ont comme pièce de résistance les pistes en dur dont les longueurs doivent atteindre, avec les chasseurs à réaction modernes, au minimum 2000 mètres de long sur 60 de large. Une seule piste coûte plusieurs millions de francs suisses et il est rarement possible de se contenter d'une seule piste sur un aérodrome.

Autour de ces pistes doivent se trouver un ensemble d'installations permettant l'exercice du commandement (P.C. enterrés et protégés), le logement des troupes de la «garnison» de base (artillerie de l'air, compagnie de défense et d'équipement, unité de ravitaillement en carburants et en munitions, unité de transmissions et de

détection électromagnétique) et enfin la vie des troupes qui pourront être amenées en renfort le cas échéant. Ceci implique l'adduction d'eau, l'évacuation des eaux usées, l'éclairage, le téléphone, etc.

On trouvera aussi, autour de la piste, un ensemble de soutes, magasins et dépôts – autant que possible enterrés – comprenant des soutes à essence et à ingrédients, de grande capacité, permettant de nourrir pendant au moins un mois la défense aérienne, des soutes à munitions (artifices, balles, cartouches, obus, roquettes, bombes) répondant au même but, et enfin un arsenal de l'air comprenant des magasins permettant de stocker les pièces de rechange et des ateliers permettant d'effectuer certaines réparations sur les moteurs et les avions.

Ce n'est pas tout. Il faut prévoir aussi toute une installation de transmissions, de détection électromagnétique moderne et de protection météorologique, de puissants moyens mécaniques (véhicules tous-terrains, bull-dozers, scrapers, etc.), enfin des moyens de communication pouvant être utilisés rapidement (voie ferrée, si possible pipe-lines enterrés, réseau de routes).

Ainsi une base aérienne moderne doit constituer un complexe extrêmement complet, mais extrêmement lourd et coûteux. Il est certain qu'un pays de faibles dimensions ne pourra pas se payer le luxe d'en avoir un grand nombre. Contentons-nous donc de deux ou trois bases fixes, situées à l'intérieur de la « zone forte », bien défendues par les forces de surface, par conséquent ayant le maximum de chances de résister jusqu'au bout. Certes nos bases seront l'objet d'attaques aériennes violentes. C'est pour cela que tout ce qui pourra être enterré devra l'être et qu'une défense antiaérienne aussi puissante que possible, réalisée essentiellement par engins sol-air, devra protéger l'élément le plus vulnérable : la piste.

Les avions, les ateliers, les soutes, les installations du personnel, tout devra être enterré. Il y a donc intérêt à rechercher pour installer de telles « bases fixes » des vallées où les vents soient canalisés (ce qui permet de n'avoir qu'une piste) et auprès desquelles on trouve des collines, ou des falaises, où tout, sauf la piste, peut être installé.

En dehors de ces bases centrales, il faudra, bien évidemment, des terrains d'opérations préparés. Ces terrains d'opérations comporteront essentiellement une piste en grille, aux extrémités de laquelle on construira deux aires cimentées permettant les points fixes des réacteurs, l'adduction

de l'eau, l'arrivée de l'éclairage et du téléphone, un emplacement préparé pour le stockage des munitions et pour l'installation des tentes, et enfin (si cela est possible, mais c'est évidemment un luxe) des soutes enterrées reliées par pipe-line avec les soutes du « château central de la défense ». Ces soutes ne seraient remplies qu'en cas d'occupation du terrain d'opération. Il est bien évident en effet qu'une attaque par surprise de l'ennemi ne doit lui mettre entre les mains qu'un minimum de ressources. Néanmoins la préparation de telles pistes d'opérations dont la position géographique sera déterminée en fonction du plan de bataille terrestre, coûtera elle aussi très cher. Il serait donc extrêmement intéressant de trouver une solution qui permette l'emploi de l'aviation tactique sans une infrastructure onéreuse. Nous verrons que cela n'est peut-être pas impossible.

Sans doute va-t-on penser que ce regard sur l'infrastructure terrestre aurait dû être précédé par la définition de la force aérienne qu'elle doit être chargée de supporter. Il n'en est rien, car les appareils modernes, de quelque classe qu'ils soient, exigent des pistes énormes et des aménagements du même ordre.

L'infrastructure terrestre doit être doublée d'une sérieuse infrastructure aérienne. Toute manœuvre d'appareils de chasse d'interception ne peut être actuellement conçue sans la présence d'un système de radars capables de déceler au plus loin et de suivre les expéditions d'avions ennemis et, les ayant repérés, de diriger sur eux les appareils de chasse chargés de les attaquer et les abattre, ou au minimum de les disperser. Or, c'est justement l'étude de ce système de radars qui va nous amener à une première remarque d'où nous déduirons la forme de notre force aérienne. Actuellement les systèmes d'alerte ont certes fait de sérieux progrès. Mais la vitesse des bombardiers adverses ayant elle aussi sérieusement augmenté, la distance parcourue par ces derniers entre le moment où ils sont repérés et le moment où ils peuvent être attaqués, demeure considérable. En effet, pour une patrouille de chasseurs modernes, il faut compter environ quatre minutes pour le décollage, neuf minutes pour monter à 10 000 mètres et deux minutes pour atteindre la vitesse maximum à partir du moment où elle a atteint cette altitude. A ces quinze minutes, il faut ajouter en moyenne dix minutes pour le repérage certain des bombardiers ennemis, l'estimation de leur route et enfin la transmission des renseignements. Pendant ces vingt-cinq minutes, le bombardier qui vole en

droite linge a parcouru environ 250 kilomètres. Si nous l'avons repéré à 150 kilomètres du radar, et en supposant que celui-ci soit placé exactement à notre frontière, nous voyons que le combat aérien pourra se produire, au mieux, à 100 kilomètres à l'intérieur de notre pays. Il est certain que, dans le cas d'une petite nation isolée, c'est là une distance prohibitive qui met pratiquement tout l'ensemble du pays sous la menace de bombardements auxquels la chasse ne pourra pas s'opposer. En conséquence, dans le cas d'un pays neutre, ne pouvant profiter d'une couverture radar à grande distance qui lui sera donnée par des alliés, la chasse d'interception à haute altitude (10 000 mètres et plus) est sans grande utilité pratique.

C'est là une première conclusion d'importance à laquelle nous arrivons. Nous verrons que la technique elle-même nous fournira une confirmation de cette opinion.

Pour arriver à résoudre convenablement dans un pays aux dimensions étroites le problème de l'interception du bombardier de l'avenir, qui volera à 800 km./h. et à arriver à une amélioration sérieuse des radars et des transmissions – et notons qu'il y a des délais incompressibles puisqu'il y a des décisions humaines à prendre – ensuite une amélioration sérieuse des performances, en montée, du chasseur. Or on est alors amené automatiquement à l'avion à moteur-fusée, du type Bachem «Natter», qui n'est guère autre chose qu'un projectile, piloté pendant la courte phase de l'attaque. Une telle solution est certes à étudier. Elle résout excellemment la question du décollage. Les pays qui possèdent de larges plans d'eau pourraient les utiliser avec fruit pour le retour au sol par amérissage. On peut cependant se demander si l'avion-fusée présentera finalement de gros avantages sur le projectile sol-air télécommandé.

C'est là l'avenir. Est-ce à dire cependant que nous devons renoncer aujourd'hui à toute défense antiaérienne?

Bien évidemment non. On sait que toute défense est basée sur la trilogie éternelle: éloignement, dispersion, protection. Si l'éloignement est *a priori* impossible dans le cas considéré, la dispersion doit jouer au maximum, comme elle a été pratiquée en Allemagne pendant la guerre, grâce au système des usines pilotées. Il ne serait pas mauvais d'ailleurs, si cela était possible – et sans doute l'est-ce dans beaucoup de petits pays – de reprendre l'idée dite de l'industrie familiale qui consiste à profiter de la possibilité que nous avons actuellement d'amener dans les maisons la



HISPANO SUIZA
HISPANO SUIZA SUISSE SA GENEVE

ARMEMENT DE BORD POUR AVIONS, MARINE, ETC.
ARMES AUTOMATIQUES D'INFANTERIE.
CANONS AUTOMATIQUES DE DCA.
MUNITIONS




«Gloster Meteor» équipé de 4 canons Hispano Suiza

force électrique ainsi que des machines-outils relativement compliquées (mais qui peuvent être manœuvrées par un seul ouvrier) pour y faire usiner des pièces détachées qui seront assemblées ultérieurement. Comme l'écrit Camille Rougeron: «Cette dispersion à l'état d'industrie familiale peut s'étendre à quantité d'industries de guerre. Une part importante de l'équipement et la plupart des appareils de mesure entre autres, peuvent être faits à domicile comme les appareils de radio-guidage, les fusées de proximité, les servo-mécanismes des engins sans pilote. Les munitions d'aviation sont justiciables des mêmes méthodes de production.» Par ailleurs on peut demander aux petits ateliers groupant de 20 à 50 ouvriers autour d'un outillage déjà puissant «toute la gamme des objets de poids unitaire faible ou moyen qui vont de la mine contre le personnel ou le char à l'engin fusée».

Enfin, la protection sera assurée principalement par l'artillerie antiaérienne et par des engins sol-air munis de fusées de proximité dont les progrès sont considérables et qui peuvent être construits relativement facilement par une petite nation. Faisons remarquer en passant que les résultats les plus remarquables qui aient jamais

été obtenus au monde dans le domaine de l'artillerie antiaérienne sont à porter au crédit des nations neutres – et il n'est que de prononcer les noms de Bofors, de Madsen ou d'Oerlikon pour en être convaincu.

L'histoire de l'évolution des idées sur la protection est des plus intéressantes. Pendant des siècles, on a cherché contre les projectiles des cuirasses assurant une protection totale. Et, par un curieux paradoxe, quand on s'apercevait que la cuirasse ne pouvait plus protéger totalement contre eux, on l'abandonnait tout simplement. Comme disait le maréchal de Saxe: «Je ne sais pourquoi l'on a quitté les armures, car rien n'est si beau ni si avantageux.» En fait, c'est parce qu'elles n'assuraient qu'une protection partielle, étant «à l'épreuve de l'épée, mais non du coup de feu, surtout de celui que l'on nomme le coup de la barrique». Les marines, les premières ont compris qu'il fallait renoncer au principe de la protection totale pour revenir à celui de la protection partielle et dès 1915, les armées de terre, en ressuscitant les casques, ont suivi elles aussi la même voie. Le fait de n'attaquer qu'avec des projectiles téléguidés et des obus, des formations de bombardiers volant à plus de 10 000 mètres, et de ne pas employer pour cela des chasseurs qui d'ailleurs seraient fort mal placés pour le faire, en l'état actuel des choses, ne doit donc pas être considéré comme une hérésie.

Ce n'est pas de gaieté de cœur que nous sommes amenés à renoncer à une aviation d'interception du bombardement *spécialement adaptée*. Nous avons donné les raisons de cette décision. Certes, si le même appareil pouvait servir à l'appui tactique et à l'interception à très haute altitude, comme on l'a cru possible pendant longtemps, nous serions extrêmement soulagés. Malheureusement, il n'en est rien. Les qualités que doit avoir un intercepteur sont essentiellement une vitesse ascensionnelle considérable et, une fois arrivé à l'altitude de combat, une vitesse et une maniabilité suffisantes. Or, sans entrer dans une discussion très technique, il est certain que ces qualités amènent à la conception d'avions fortement voilés (poids au mètre carré faible) et relativement peu solides (facteurs de charge de l'ordre de 4 seulement à 12 000 mètres) qui ne seront pas utilisables pour l'appui aérien et l'attaque au sol. C'est malheureux sans doute, mais l'avion à tout faire n'existe pas.

Par contre, l'avion de chasse à réaction aujourd'hui classique, apte au combat jusqu'à des altitudes d'environ 8000 mètres, existe et a des performances bien connues. Quoi qu'on en

ait dit, il a montré en Corée qu'il était apte, faute de mieux, à l'appui aérien et à l'attaque au sol. C'est donc lui qui formera le noyau de notre force aérienne. Mais c'est là un avion très chargé au mètre carré, ayant, hélas, un poids d'au minimum 6 tonnes, une autonomie relativement faible, et qui demande une infrastructure radio tout à fait au point pour éviter toute erreur de navigation et permettre le retour au terrain par mauvais temps. En fait, l'avion à réaction moderne tel qu'il est conçu actuellement ne résout pas convenablement la question de l'avion tactique, qui doit être léger pour pouvoir atterrir sur n'importe quel terrain de fortune près des lignes, être fortement armé, avoir une autonomie aussi grande que possible, et qui enfin n'a pas besoin d'avoir une vitesse sonique. La question de l'avion tactique reste entière et aucune nation au monde ne l'a encore résolue. Sans doute faut-il faire des sacrifices sur la vitesse maximum et même sur le blindage et essayer de produire des avions légers à réacteurs donnant une poussée de quelques centaines de kilos. La voie semble tracée par le Cyclope de Mauboussin, qui, muni d'un réacteur Szydlowski à double flux donnant 300 kilos de poussée pourra atteindre 500 km. de vitesse horaire et avoir une autonomie de plus d'une heure. Muni de deux mitrailleuses lourdes et de quelques roquettes dans le nez du fuselage, équipé d'un petit poste V.H.F., le Supercyclope pèserait moins d'une tonne et pourrait décoller et atterrir sur n'importe quel terrain de gazon ayant 400 à 500 mètres de longueur. Cet appareil aurait donc deux avantages énormes. Tout d'abord, il libérerait l'aviation de l'énorme servitude des terrains modernes avec leurs pistes en dur effroyablement chères. En second lieu, il coûterait extrêmement bon marché: on peut avancer le chiffre de 30 000 francs suisses, dans le cas d'une construction en grande série. Ainsi pour 30 millions, on pourrait avoir 1000 avions tactiques légers très certainement aptes à donner un bon appui aux troupes au sol. Certes, il y a de nombreuses objections à une solution de ce genre, dont la plus forte est la question de la vulnérabilité d'un tel appareil. Cependant il est certain – et on le voit de plus en plus nettement – que l'aviation est entrée dans une impasse avec la recherche effrénée de la vitesse à tout prix et toutes les complications d'infrastructure et de consommation qu'elle amène. Il n'est pas du tout certain que les futures formes de guerre soient favorables à une telle évolution de matériel et qu'on ne soit pas amené à revenir à des appareils plus rustiques, plus simples et meilleur marché,

comme celui dont nous venons d'évoquer une figure à peine ébauchée. Quant à la vulnérabilité, les Stormoviks et les Stukas avaient des performances beaucoup plus faibles que notre Supercyclope et ils ont cependant rendu d'énormes services.

On me répondra immédiatement qu'ils étaient couverts par la chasse, et sans doute l'objection est-elle valable. C'est pourquoi finalement, nous conseillerons une combinaison avion à réaction classique (à très forte performance à basse et moyenne altitude) - avion tactique léger. Pour le moment tant que les progrès des radars, des transmissions et de la vitesse ascensionnelle des avions ne permettront pas d'amener le chasseur sur le bombardier aux environs de la frontière, nous nous passerons donc de l'aviation de chasse à haute altitude qui ne pourrait attaquer qu'au retour, et nous nous contenterons d'«artillerie» guidée ou non. Il est bien certain d'ailleurs que si la petite nation intéressée dispose d'alliés, qui la fassent profiter de radars situés entre ses frontières et le pays ennemi, la situation se présente tout différemment. Il n'en reste pas moins vrai qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas d'intercepteur à haute altitude valable contre les bombardiers modernes. Cependant, nos avions à réaction classiques, type F. 84 par exemple, ont un plafond qui dépasse largement l'altitude à laquelle on peut s'attendre à voir évoluer les bombardiers. Certes à ces altitudes-là, ils sont peu maniables, coincés entre la limite de compressibilité d'une part et celle de la perte de vitesse de l'autre. Mais on pourra tout de même, dans des circonstances favorables (bombardiers travaillant au-dessous de 10 000 mètres, portée exceptionnelle des radars) les utiliser en interception. Ils pourront aussi, évidemment, intercepter les avions de transport de troupes ennemis qui voleront beaucoup moins haut. En résumé, notre aviation de chasse sera constituée, pour les années à venir, par une aviation à réaction classique dont la première mission sera l'appui tactique des forces de surface et la mission éventuelle l'attaque des bombardiers ennemis, mission qui sera mise au compte des avions à moteur-fusée quand il en existera, de même que lorsqu'il existera des avions tactiques légers spécialement étudiés, nos jets classiques seront chargés d'assurer leur protection, laissant à leur compte les missions d'appui.

Les avions tactiques légers, en dehors de ces missions d'appui, assureront aussi dans l'avenir les missions d'observation. Pour le moment, les petits avions d'observation type Piper-cub sont-

ils encore utilisables? C'est là une catégorie d'appareils hybride et mal définie, qui n'a dû son succès en 1943-45 qu'à la supériorité aérienne totale des alliés. On voit mal comment ils pourraient échapper à la chasse ennemie, même en opérant à basse altitude et dans des secteurs bien couverts par l'artillerie. Pour les faire travailler normalement, il faudrait, là aussi, une couverture de chasse que nous ne pourrions que très difficilement assurer, les missions demandées étant continues et les missions elles-mêmes généralement assez longues. Cependant, des avions civils de tourisme bon marché pourront être utilisés en observation. Nous n'en fabriquerons donc pas spécialement, nous contentant d'en prévoir l'usage au cas où la supériorité aérienne nous le permettrait.

La reconnaissance, c'est là un principe absolu, doit être assurée par les appareils les plus rapides du moment. Nos chasseurs, débarrassés d'armement, la prendront à leur compte.

Enfin, bien évidemment, nous n'aurons pas d'aviation de bombardement. Nous n'aurons pas non plus d'aviation de transport, étant donné l'exiguïté du théâtre où nous opérons et le fait que nous jouons une guerre défensive, où les manœuvres seront d'une envergure limitée, dans l'espace tout au moins.

Mais par contre, nous aurons une petite aviation sanitaire, à base d'hélicoptères, qui, dans le cas d'une guerre de montagne, rendra des services certains.

Ainsi définie – qualitativement tout au moins – la forme de notre force aérienne, essentiellement à base de chasseurs d'appui capables d'interception, il nous faut considérer le problème de sa fabrication et de son entretien.

Trois solutions se présentent: fabriquer nos propres modèles, fabriquer sous licence des modèles étrangers, ou enfin acheter à l'étranger. Nous avons dit plus haut que la première solution doit *a priori* être exclue. En effet, la recherche de la qualité postule aujourd'hui des investissements financiers et des installations industrielles tels que seules les très grandes nations sont désormais capables de suivre la course au progrès du moins dans le domaine de l'aviation privée. Il nous reste donc la construction sous licence ou l'achat à l'étranger. Les deux théories pourront se soutenir avec de bons arguments pour chacune d'elles. Notons cependant que la construction, même sous licence, postule la possession de matières premières dites stratégiques, dont certaines sont extrêmement difficiles à se procurer en temps de paix et qui le seront

encore bien davantage en temps de guerre. On est donc amené à préconiser, en règle générale, l'achat à l'étranger.

A qui acheter? Ici pas de doute. Il faut acheter ce qu'il y a de meilleur, sur le marché, au moment où on achète, et hélas, à qui veut bien vendre.

Combien d'avions acheter? La méthode à suivre est de rénover continuellement, morceau par morceau, notre aviation de façon à ce que nous n'ayons jamais d'appareils complètement périmés. Il faut donc acheter chaque année – ou tous les deux ans – de façon à avoir toujours un groupe à la pointe du progrès, ce qui permet l'entraînement des pilotes et l'étude des meilleures tactiques.

Si les fabrications doivent être faites à l'étranger, les réparations et le stockage des rechanges sont par contre de notre ressort et c'est là une organisation difficile peut-être à mettre sur pied, mais qui est désormais bien connue. En ce qui concerne le personnel, la méthode la moins coûteuse est également l'envoi en école à l'extérieur. Cependant, la neutralité est difficilement compatible avec l'envoi, en temps de guerre, de nationaux dans l'un des pays belligérants. Il y a donc intérêt à ce que nous ayons nos propres écoles, si leur coût n'est pas prohibitif pour notre budget. Cela ne nous empêchera pas, en temps de paix, d'envoyer nos instructeurs au-delà des frontières pour se maintenir à la pointe de la technique. Mais, le cas échéant, il faut pouvoir nous débrouiller tout seuls, à condition que nos stocks en matériel nous permettent de tenir assez longtemps pour que nos gens aient terminé leur formation.

Si rapide que soit cette vue d'ensemble, il ne faut pas s'arrêter avant d'avoir examiné le problème de l'organisation générale de la force aérienne.

A notre avis, le département de l'air doit être indépendant. Il doit s'occuper de tous les *engins guidés* par l'homme, qu'il soit à bord ou qu'il reste à terre. Comme il doit par ailleurs assurer la défense du ciel, il doit avoir l'artillerie de l'air à sa charge, et bien entendu tout le système de radars et de transmissions adéquats. On a vu, en Corée, refluer les hérésies classiques, et certains ont regretté que chaque régiment engagé n'ait pas eu, organiquement, sa propre aviation tactique.

Etant donné que nos avions seront polyvalents – employés à la fois qu'ils seront en chasse tactique, en interception et en reconnaissance – il faudra appliquer au maximum la doctrine de l'économie des forces, donc mettre toute la force aérienne entre les mains d'un seul chef ayant une autorité suffisante pour résister à toutes les demandes qu'il recevra et capable, ne pouvant tout faire, de faire au moins l'essentiel. Cela postule un chef indépendant, subordonné seulement au commandant de toutes les forces armées.

Quant à l'organisation de la force aérienne, il n'y a pas dans une petite nation de problème commandant vertical ou horizontal, d'abord parce que le territoire est de faible surface, ensuite parce que nous n'aurons pratiquement qu'une seule subdivision d'arme.

Bien entendu, aussi bien à l'état-major général que sur chaque base, dans chaque groupe on devra retrouver la trilogie désormais classique: Service opérationnel, service technique, service administratif. On n'oubliera pas non plus qu'il faut, à tous les échelons, des officiers qui n'aient aucun service courant à faire et dont la seule fonction est de réfléchir sur les grands problèmes: ce que les Américains appellent le «brain trust».

Général L.-M. CHASSIN





Héliomalt

avec 12 vitamines
et beaucoup
de matières minérales

donne de la force pour 2