

L'aviation dans le cadre de notre défense nationale

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **96 (1951)**

Heft 3

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

REVUE MILITAIRE SUISSE

RÉDACTION : Colonel-brigadier Roger Masson

ADMINISTRATION : Av. de la Gare 33, Lausanne. Tél. 23 36 33. Chèq. post. II. 5209

ANNONCES : Publicitas S. A. succursale, rue Centrale 15, Lausanne

ABONNEMENT : Suisse : 1 an Fr. 12.— ; 6 mois Fr. 7.— ; 3 mois Fr. 4.—

Etranger : 1 an Fr. 15.— ; 6 mois Fr. 9.— ; 3 mois Fr. 5.—

Prix du numéro : Fr. 1.50

LA QUESTION DE L'AVIATION

L'aviation dans le cadre de notre défense nationale

Le rôle qu'a joué l'aviation dans la guerre passée et celui qui lui sera dévolu dans un prochain conflit revêtent une telle importance, qu'une armée moderne, quelle que soit la mission qui lui sera confiée, ne peut plus se passer de cette arme. Ainsi que la bataille d'Angleterre et la lutte pour l'île de Malte entre autres l'ont prouvé, l'argument qu'une aviation relativement petite n'a pas de chances de pouvoir se battre avec succès contre l'aviation d'une grande puissance est dénué de fondements. Si nous sommes de l'avis que notre armée devra au besoin se battre contre une grande puissance malgré son infériorité numérique certaine, nous devons admettre par voie de conséquence que cette mission pourra également incomber à notre aviation. Ceci étant admis, il est normal que cette aviation soit dotée des moyens personnels et maté-

riels qui lui conféreront une capacité de résistance aussi grande que celle que nous voulons obtenir de notre armée de terre.

L'aviation tactique est certainement une arme qui pourra soutenir très efficacement nos troupes dans la lutte que celles-ci sont appelées à soutenir (probablement seules, en tout cas jusqu'à ce qu'un secours nous parvienne du dehors) contre l'armée d'une grande puissance. L'aviation britannique et la Luftwaffe n'ont pas été à même d'empêcher toutes les attaques aériennes contre l'Angleterre ou l'Allemagne. Nous ne devons donc pas déclarer inutile une aviation suisse qui ne serait pas capable d'empêcher tous les bombardements ennemis. Il est cependant certain que notre aviation serait apte à gêner pour le moins l'ennemi dans ses déplacements stratégiques, à lui occasionner des pertes matérielles sensibles et de ce fait à renforcer le moral de nos soldats et de notre population. Sur le plan tactique, notre aviation serait à même de renforcer considérablement notre défense terrestre et de soutenir les réactions offensives de notre armée. Dans les années 1944-45, nous avons pu observer bien souvent à notre frontière nord les réactions des dernières formations de la Luftwaffe face à un ennemi aérien bien supérieur, réactions qui furent le plus souvent couronnées de succès. Les attaques aériennes sont bien plus faciles à exécuter qu'à parer, c'est un fait certain. L'histoire de la guerre ne connaît toutefois pas d'exemple où une armée dotée d'un réel esprit combatif, mais réduite à la défensive, ait *a priori* renoncé à rendre les coups reçus avec les mêmes armes que son adversaire. Un défenseur trouve presque toujours l'occasion d'utiliser les avantages que confère l'attaque pour contre-attaquer à son tour. N'oublions pas que l'aviation, plus que tout autre moyen, grâce à sa mobilité, à son rayon d'action, à la rapidité de son engagement supérieurs à toute autre arme, peut très efficacement jouer ce rôle de contre-attaquant, soit seule, soit en appui. Elle peut, en outre, freiner l'avance de l'ennemi en attaquant ses colonnes et détruisant ses moyens de communications,

bien avant que celui-ci ne parvienne à portée des armes lourdes terrestres. Prévenant les réserves terrestres, elle peut combattre les colonnes blindées qui auraient forcé un système de défense, ou porter aide aux troupes particulièrement menacées. Grâce surtout à sa capacité de déplacement rapide, elle est l'arme de défense par excellence contre les actions d'un ennemi aéroporté. Ne connaissant pas d'obstacles terrestres, tout particulièrement en montagne, elle est une réserve précieuse pour freiner une action ennemie et pour permettre aux réserves d'intervenir à temps. Son armement compense dans une certaine mesure le manque d'artillerie lourde et d'armes antichars, dont souffre en général l'armée d'un petit pays. Par sa seule présence enfin, elle fortifie le moral des troupes qui ainsi n'ont pas l'impression d'être livrées sans défense aux attaques aériennes ennemies, mais savent au contraire que nous leur faisons face, même si elles ne peuvent assister à nos combats. Ces interventions diverses d'une aviation tactique, même peu nombreuse, sont d'autant mieux réalisables que les équipages connaissent à fond le terrain dans lequel ils doivent se battre. N'oublions pas non plus que la maîtrise de l'air ne peut être que locale et limitée dans le temps. Elle est plus difficile à obtenir en montagne qu'en plaine. Elle offre donc assez de lacunes pour permettre à une aviation aux effectifs restreints d'échapper souvent au contrôle d'un ennemi supérieur.

Du fait que les forces aériennes d'appui utilisent le terrain beaucoup plus que l'on pourrait le croire en général, notre aviation peut être considérée, tout paradoxal que cela puisse paraître, comme une « aviation de montagne ». Elle jouit de ce fait d'un avantage semblable à celui dont profiteraient nos troupes alpines contre un ennemi qui n'est pas habitué à se battre dans leur terrain.

PROTECTION DE LA NEUTRALITÉ

Nous avons eu la chance durant deux guerres mondiales, d'être resté un îlot de paix au milieu de nations en guerre et cela, nous en sommes certains, grâce à notre neutralité armée.

Notre armée n'a pas l'expérience de la guerre ; mais nous connaissons, pour les avoir subis, les dangers qui résultent pour nous, de notre volonté et de l'engagement que nous avons pris de rester neutres.

La protection de la neutralité de notre espace aérien a posé en particulier pendant la dernière guerre, et posera à l'avenir du fait de l'augmentation constante de l'importance de la guerre aérienne, de graves et délicats problèmes.

Notre armée est entraînée en vue de la guerre, mais nous ne pouvons ignorer les problèmes que soulève notre état de neutralité. En effet, lorsque nous parlons de la nécessité d'avoir une aviation également capable de faire respecter l'intégrité de notre espace aérien, on nous répond souvent que cette mission de police n'est que secondaire. Cela est certes vrai. Or, si nous agissions de la sorte à l'égard de nos frontières terrestres nous devrions nous attendre à des reproches de la part des belligérants qui ne sauraient prendre au sérieux notre volonté de maintenir notre intégrité territoriale.

Nous avons pu remarquer, au cours de la dernière guerre, que la confiance des belligérants en notre volonté de rester neutres reposait beaucoup moins sur des facteurs d'ordre politique que sur l'attitude de notre armée.

Notre neutralité repose non seulement sur notre constitution et sur des traités internationaux, mais encore sur le droit aérien international qui étend la souveraineté d'un pays à son espace aérien. Une déclaration de neutralité n'englobant pas l'espace au-dessus du pays en question, créerait par conséquent une situation de droit international incom-

préhensible, situation qui infirmerait gravement la conception même de cette neutralité. Les réactions des partis en guerre, à la suite de l'engagement de notre aviation et de notre DCA pour la protection de notre espace aérien montrent clairement l'importance que ces belligérants ont attaché à nos actions. L'intervention active de notre aviation a permis à nos équipages de prouver leur combativité et de montrer qu'ils étaient égaux, si ce n'est supérieurs, aux pilotes étrangers.

LES AÉRODROMES ET LE MATÉRIEL VOLANT

Un certain nombre d'adversaires de notre aviation prétendent que celle-ci pourrait être annihilée dès les premiers jours d'une guerre par un bombardement systématique de ses bases. Les expériences de la guerre nous prouvent cependant qu'une destruction totale de tous les aérodromes dont dispose une aviation même petite n'est pas possible. De nombreux exemples nous montrent que des pistes sérieusement bombardées ont pu être réparées dans un temps relativement court, à condition il est vrai de disposer des moyens tant personnels que techniques pour effectuer les réparations nécessaires. La destruction sérieuse d'un aérodrome exige un bombardement massif. Sans tenir compte du fait que les formations employées à cette tâche ne seraient pas disponibles pour d'autres missions, ce qui déchargerait d'autant plus les troupes terrestres, il est possible d'éviter la destruction permanente ou pour le moins de limiter les dégâts par d'autres moyens.

Une première étape dans ce domaine a été réalisée chez nous. Nos aérodromes sont situés en montagne, ils sont protégés par la DCA et ne seraient utilisés en temps de guerre que par une ou deux escadrilles, ce qui permettrait une décentralisation très poussée des avions. Nous disposons d'autre part d'abris pare-éclats et en partie aussi de cavernes taillées dans

le rocher. Un bombardement de nos bases est rendu difficile par leur situation en terrain accidenté, tant au point de vue météorologique qu'en ce qui concerne l'emploi d'appareils de visée sans visibilité. En effet, ces appareils (basés sur la réflexion d'ondes radio-électriques) fonctionnent mal en pays montagneux.

Nous ne pouvons cependant pas nous fier exclusivement à une situation qui pour le moment nous est favorable. Nous devons, au contraire, nous efforcer d'augmenter encore la sécurité au sol de notre matériel. Nous y parviendrons en augmentant le nombre de nos cavernes, en raccourcissant le trajet d'envol et d'atterrissage de nos avions.

Les trois aérodromes de Malte ne disposaient pas de nos moyens ; les cavernes n'étaient qu'improvisées ; les éléments pour construire des pistes métalliques faisaient défaut. Il ne fut cependant pas possible à l'aviation de l'Axe de neutraliser les unités de la RAF stationnées sur cette île. Si, en tenant compte des expériences de la dernière guerre, nous réalisons l'amélioration de nos terrains, nous aurons la garantie d'éviter à notre aviation cette destruction rapide et totale que nous prédisent nos adversaires. Ceux-ci prétendent aussi que puisque nous ne serions pas seuls en guerre, nos alliés seraient à même de nous fournir, dès le début des hostilités, l'appui aérien nécessaire. Cela est certes possible en ce qui concerne l'aviation stratégique. L'aviation tactique, par contre, doit pouvoir disposer de terrains situés à 200 kilomètres au plus de ses objectifs. Sans aborder ici le fait que les belligérants ne disposeront pas au début d'une guerre d'un surplus d'avions à distribuer à leurs alliés, il y a lieu aussi de tenir compte de l'exiguïté et de la situation topographique des terrains que nous pourrions mettre à leur disposition. Les pilotes étrangers qui viennent en Suisse ont beaucoup de peine à poser leurs avions sur nos terrains. Nombreux sont ceux qui ont fait de la casse. Ce fait n'est pas seulement dû au manque d'habitude de ces pilotes, mais encore aux caractéristiques de leurs avions

avec lesquels un atterrissage court est plus difficile, si ce n'est même impossible. Les avions modernes ont besoin d'une distance bien plus grande que les anciens. Seul pour l'instant le Vampire constitue dans ce domaine une exception.

La qualité d'une aviation ne dépend pas seulement de la valeur de ses équipages, elle se mesure également à la qualité du matériel mis à leur disposition. Certes, un avion est cher, mais son prix ne peut pas être sans autres comparé à celui d'un canon ou d'un char blindé ; l'acquisition de telle ou telle arme dépend avant tout de ses qualités dominantes, de son rendement, et moins de son prix. Je présume que jadis on n'aurait pas renoncé au fusil sous prétexte que cette arme était plus chère que la hallebarde. Plus tard, on n'a pas renoncé au canon parce qu'il coûtait plus cher que le fusil. La nécessité de posséder une arme aérienne une fois reconnue, et cela en tenant uniquement compte des facteurs purement militaires, il y a lieu de lui accorder les crédits nécessaires lui permettant d'acquérir les avions dont elle a besoin. Plus une aviation est petite, meilleur doit être le matériel.

LA QUESTION DES EFFECTIFS

Notre aviation, qui avait l'année dernière encore un effectif d'environ 500 avions de combat, sera réduite avec la nouvelle organisation de l'Armée d'à peu près un cinquième. Comme partout ailleurs, seuls les deux tiers de ces avions sont normalement prêts au vol, les autres étant en contrôles, réparations, revisions, etc. Il semble donc intéressant de faire une comparaison entre nos quelque 250 avions prêts au vol et les effectifs de l'aviation tactique dont disposaient les Alliés dans certaines phases des dernières années de la guerre.

- a) Pendant la campagne d'Italie, la 8^e armée britannique disposait de la 1^{re} TAF (Desert Air Force). Cette TAF était forte de 350 avions engagés pour 9 à 10 divisions de l'armée de terre.

La 5^e armée américaine était soutenue par la 12^e TAF, c'est-à-dire par 920 avions prêts au vol pour 9 à 10 divisions de l'armée de terre. Cela fait un total de 1270 avions pour 18 à 20 divisions ; soit 780 avions pour 12 divisions, contre les 250 avions environ dont nous disposons pour une armée équivalente.

- b) Au débarquement d'Anzio, auquel participèrent trois divisions, l'aviation engagea 62 escadrilles, soit environ 1000 avions.
- c) Lors du débarquement dans le Midi de la France, les effectifs de l'armée de terre étaient de 11 divisions américaines et françaises, la 12^e TAF américaine y participa avec 750 avions, renforcée par 220 chasseurs-bombardiers de la marine embarqués sur porte-avions. En plus de cela, environ 400 bombardiers légers venant de Corse et dépendant également de la 7^e armée américaine prirent part à cette opération. Au total donc 1370 avions pour 11 divisions terrestres.
- d) Dans la phase initiale du débarquement en Normandie, on notait 9 divisions d'infanterie soutenues par 1800 avions de la TAF renforcés encore par les bombardiers de la 8^e Air Force américaine et du Bomber Command de la RAF. Durant la phase de renforcement des têtes de pont, les groupes d'Armée de Montgomery et de Bradley disposaient respectivement de la 2^e TAF anglaise et de la 9^e TAF américaine. Les 29 divisions que représentaient ces deux groupes d'Armée étaient appuyées par conséquent par une aviation tactique comprenant environ 3400 avions (c'est-à-dire environ 1300 avions pour 12 divisions). Pendant la 3^e phase, c'est-à-dire lors de la poursuite des Allemands de la Normandie en direction du Rhin, opération à laquelle participèrent 37 divisions, les 2 TAF fournirent un appui de 3400 avions (environ 1100 pour 12 divisions).

Ces chiffres prouvent que l'effectif de notre aviation, en tant que force aérienne tactique destinée à soutenir une armée de 12 divisions, est relativement modeste, ceci d'autant plus que nous n'avons pas d'aviation stratégique pour la renforcer le cas échéant.

LES MISSIONS

Notre aviation est une force aérienne tactique. Sa tâche principale consiste à appuyer l'armée de terre. Son intervention doit se concentrer au point de la bataille terrestre où les armes lourdes se révèlent impuissantes ou font momentanément défaut. La mission la plus rentable sera de retarder l'avance ennemie en attaquant ses transports, en détruisant ses ponts de pontons et autres, ses concentrations d'artillerie et en désorganisant son ravitaillement. Exceptionnellement, elle pourra intervenir en appui direct de nos forces terrestres engagées. Les expériences faites durant la guerre montrent cependant que les troupes terrestres au combat sont des objectifs en général peu rentables du fait de leur grande dispersion, difficiles à déterminer exactement du fait de leur présence à proximité immédiate de nos propres éléments.

Il est clair qu'en plus de cette tâche principale (c'est-à-dire l'intervention dans le combat terrestre) notre aviation ne peut pas se désintéresser complètement du combat aérien. Des situations se présenteront dans lesquelles nous serons obligés de nous battre en l'air, soit pour assurer notre propre défense, soit pour faire respecter notre neutralité. En outre, notre aviation sera chargée aussi de la reconnaissance aérienne et tout spécialement de la reconnaissance à longue distance.

Se basant sur les expériences du passé, les grandes puissances qui seront appelées à jouer les premiers rôles dans une guerre future semblent vouloir abandonner de plus en plus les règles de la conduite de la guerre en usage jusqu'ici, pour utiliser

dans une plus grande mesure encore l'espace aérien comme voie d'accès ou de liaison. Il n'est, par conséquent, pas étonnant qu'aux Etats-Unis comme en Russie, on envisage le transport de troupes par la voie aérienne sur une toujours plus grande échelle. A cet effet, les grandes unités terrestres sont allégées, en ce sens que leur matériel, même lourd, est transformé en vue de pouvoir être transporté par avions. Cet allègement est obtenu soit en employant des métaux spéciaux, soit en augmentant encore la possibilité de démonter le matériel. Il est certain que l'aviation de combat est mieux à même que n'importe quelle arme d'intercepter et de détruire ses flottes aériennes de transport et cela en cours de route, à l'atterrissage ou au débarquement, ou encore durant la période où les troupes aéroportées se rassemblent et se déploient. Ce serait là encore une autre tâche importante pour notre aviation.

Enfin, n'oublions pas que nos troupes doivent être entraînées à se dérober aux vues aériennes et à se défendre, soit activement soit passivement, contre les attaques aériennes. Cet entraînement n'est possible qu'avec le concours de l'aviation. Les missions sont ainsi clairement déterminées; elles ont été fixées par nos autorités militaires supérieures et correspondent à peu de chose près à celles de toute autre aviation tactique.

Elles peuvent toutes être accomplies, ainsi que la dernière guerre l'a prouvé, avec des avions monoplaces, mais exigent que ceux-ci puissent être employés aussi bien comme chasseurs que comme chasseurs-bombardiers armés, à part les canons, de bombes et de roquettes. Il est nécessaire aussi qu'un certain nombre de ces avions soit équipé d'appareils photographiques automatiques, actionnés par le pilote. Nos missions déterminent par conséquent le genre de matériel volant qui nous est nécessaire.

Il est aujourd'hui incontestable que la conduite de la guerre future est profondément influencée par la tendance de faire un emploi toujours plus large des armes aériennes et en parti-

culier de l'aviation non seulement comme arme, mais aussi comme moyen de transport.

De ce fait la guerre totale caractérisée d'une part par l'emploi de toutes les forces de la nation, et d'autre part par le bombardement aérien des arrières s'étendant sur presque tout le pays, risque bien de se transformer à l'avenir en front total ou champ de bataille total.

En effet, le front consistant en une zone plus ou moins profonde dans laquelle s'affrontent les armées risque, du fait des actions aéroportées, de s'étendre au point de couvrir tout le pays en guerre.

Cet état de choses, provoqué par la variété, la mobilité et la rapidité des actions aéroportées, influence directement les règles qui conditionnaient jusqu'ici notre défense nationale, aussi bien dans le domaine opératif que tactique. La stratégie du passage obligé qui a joué un si grand rôle dans notre défense nationale, perd de son importance avec ces nouvelles méthodes offensives.

Je ne saurais mieux conclure qu'en citant ici l'avis exprimé par un des plus grands chefs actuels de notre armée, sur la nécessité, pour nous aussi, de posséder une forte aviation.

« L'aviation a pris dans la guerre moderne une telle place, que l'on ne peut plus concevoir ni organisation militaire, ni méthode de combat, sans lui attribuer un rôle et une influence de premier plan. »

Col. EMG. ET. PRIMAULT
