

Whiting, Kenneth R. *Soviet Air Power*, Boulder and London, Westview Press, 1986, 276 p.

G.R. Lindsey

Volume 18, Number 2, 1987

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/702202ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/702202ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut québécois des hautes études internationales

ISSN

0014-2123 (print)

1703-7891 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Lindsey, G. (1987). Review of [Whiting, Kenneth R. *Soviet Air Power*, Boulder and London, Westview Press, 1986, 276 p.] *Études internationales*, 18(2), 484–486. <https://doi.org/10.7202/702202ar>

n'est pas nécessairement identique à celui de l'URSS. E.D. Reyes constate d'une part que l'aide cubaine en faveur des mouvements révolutionnaires et surtout des États ou groupes d'États qui se détachent de l'influence des États-Unis, est supérieure à l'aide soviétique. Mais il constate d'autre part que ni Cuba — et à plus forte raison Moscou — ne paraissent prêts à défendre militairement des pays comme le Nicaragua ou, en son temps, la Grenade.

En d'autres termes, l'objectif soviétique dans cette région est essentiellement tactique et les relations — parfois bonnes — qui se sont instaurées entre certains pays de la zone et l'URSS correspondent essentiellement à une volonté de diversification des relations extérieures de ces pays. Pour Moscou, avoir un pied dans cette région ne saurait signifier qu'elle entend y développer sa sphère d'influence. Il s'agit plutôt d'abord de gêner voire d'affaiblir les positions des États-Unis. Mais n'est-ce pas là aussi la base même de la politique soviétique à l'égard de l'ensemble du monde occidental ?

Jean-Christophe ROMER

INSED, Université de Paris I

WHITING, Kenneth R.. *Soviet Air Power*, Boulder and London, Westview Press, 1986, 276 p.

Ce livre comprend un intéressant résumé de l'histoire militaire de l'URSS, et un récit plus détaillé de l'établissement de la puissance aérienne soviétique.

Les deux premiers plans quinquennaux ont permis de mettre sur pied une forte industrie aérienne intérieure. Toutefois, les revers de la Guerre civile d'Espagne, où les avions allemands se sont révélés supérieurs aux appareils russes, ont amené Staline à retirer ses forces aériennes d'Espagne et à réduire la construction de bombardiers.

Les purges de Staline ont décimé les hauts rangs de l'aviation et de l'industrie aéronautique, et l'aviation soviétique s'est peu signalée durant la guerre finno-soviétique de 1939-1940. Cependant, la pire catastrophe s'est produite dans les premiers jours de l'attaque allemande de 1941, alors que la Luftwaffe a détruit des milliers d'avions soviétiques au sol. La plupart des équipages avaient cependant échappé à la mort. Par la suite, les Soviétiques ont redoublé d'efforts pour rétablir la production d'avions à l'Est de la Volga. Après un lent départ, le rythme de production a dépassé celui des Allemands. Les Soviétiques ont accordé la priorité aux avions de combat et d'appui rapproché, mettant l'accent sur la quantité plutôt que sur l'innovation. Plus de 36 000 *Stormovik*, ces fameux avions d'assaut blindés d'antichars, ont été construits. Le chasseur allemand YAK-3, introduit en 1944, pouvait rivaliser avec le Me-109 allemand. La plus grande des victoires soviétiques de la Deuxième Guerre mondiale a peut-être été celle de Stalingrad, où les tentatives allemandes en vue d'approvisionner la Sixième armée ont été contrées par les rigueurs du climat et l'aviation soviétique.

Bien que l'URSS n'ait pas eu à souffrir beaucoup des bombardements stratégiques durant la Deuxième Guerre mondiale, ni n'ait compté beaucoup de réalisations dans ce domaine, les succès de la RAF et de la USAF ainsi que l'invention de la bombe atomique ont convaincu Staline, après la guerre, qu'il fallait accorder la priorité à la défense aérienne. La capture d'installations et de personnel allemands a profité aux Soviétiques pour la mise au point de radars et de moteurs à réaction. Ils ont acquis beaucoup d'expérience pratique en Corée, où les chasseurs de jour Mig-15 ont connu le succès. Au milieu des années 50, les Soviétiques avaient mis en service les intercepteurs tous temps et les missiles sol-air. Les Mig-25 *Foxbat*, conçus pour combattre les bombardiers supersoniques américains B-70 (abandonnés en 1961), sont devenus les intercepteurs les plus rapides du monde. La défense aérienne est l'un des grands services qui relève de l'État-major général et il englobe, parmi ses armements, les intercepteurs, les

missiles de surface-air, l'artillerie anti-aérienne et les radars. Les Soviétiques sont devenus les chefs de file du monde entier dans le domaine des missiles surface-air, abattant l'avion de reconnaissance américain à haute altitude U-2 en 1960, et ils ont acquis beaucoup d'expérience pratique au Viet-nam et au Moyen-Orient.

Le succès des missiles SAM et des canons anti-aériens à tir rapide contrôlé par radar a permis d'employer les avions tactiques dans des rôles plus offensifs. Seize armées de l'air de l'Aviation de Front sont affectées aux districts militaires à l'intérieur de l'URSS et aux groupes de forces soviétiques de pays avoisinants du Pacte de Varsovie. Avant 1960, le rayon d'action des avions tactiques était insuffisant pour permettre une grande pénétration lors d'opérations offensives, mais cette situation a changé avec l'arrivée du Mig-21, un appareil polyvalent qui excelle tant dans les attaques au sol que dans les combats aériens. Par la suite, les Soviétiques ont mis au point une série d'avions tactiques très efficaces, qui avaient un meilleur rendement aérodynamique, de meilleurs systèmes avioniques, et des armes plus efficaces; ces avions cadraient bien avec la tactique soviétique d'opérations combinées supposant une pénétration rapide et profonde du territoire ennemi.

Les hélicoptères jouent un rôle tactique plus grand dans les Forces soviétiques. Outre qu'ils servent aux missions de transport, de logistique et de reconnaissance, ils s'avèrent très efficaces pour la guerre antichar et l'appui rapproché des troupes. Le Mi-6 *Hook* peut transporter de 60 à 80 soldats, tandis que le Mi-24 *Hind*, muni d'un blindage contre les armes légères et capable de transporter des missiles guidés antichars, des roquettes, des bombes et un canon Gatling, a fait ses preuves en Afghanistan.

L'aviation à long rayon d'action n'a jamais atteint en Union soviétique l'importance qu'elle a eu aux États-Unis, étant nettement secondaire par rapport aux forces de missiles stratégiques. La plupart des appareils ne disposent pas d'une autonomie intercontinentale. Les Soviétiques comptent quelques modèles

de *Bear*, dont certains sont dotés de missiles air-surface à longue portée, et neuf types de *Badger*, qui peuvent servir aux missions de bombardement sur distances moyennes, aux bombardements à distance, aux missions de reconnaissance ou à la guerre électronique. Le *Backfire* est le bombardier le plus rapide. Un nouveau bombardier lourd très efficace, le *Blackjack*, doit être mis en service en 1987.

Avec l'introduction du An-12 *Cub*, les Soviétiques ont acquis un important potentiel de transport aérien au début des années 60. Le Il-76 *Candid*, mis au point plus tard, peut transporter 140 militaires, ou une charge de 60 tonnes, sur une distance de 3 100 milles, et peut utiliser des pistes non aménagées assez courtes.

En raison de la menace d'attaque à partir des mers, on a accordé un important rôle maritime aux forces aériennes basées à terre. Les Soviétiques ont mis au point des missiles anti-navires de surface pouvant être lancés à partir d'avions, de navires de surface et de sous-marins. Les *Badger*, *Blinder*, *Bear* et *Backfire*, ainsi que les *May* amphibies, ont été équipés pour les missions de reconnaissance, de minage, d'attaque à la torpille et de lutte anti-sous-marine. Les plus gros navires de surface et les croiseurs porte-hélicoptères Moskva transportent des hélicoptères employés pour la lutte anti-sous-marine et le guidage à mi-course des missiles anti-navires à longue portée, tandis que les croiseurs de la classe Kiev transportent en outre des avions VTOL Forger équipés pour la défense aérienne et l'attaque maritime et terrestre. Les appareils de l'aéronavale soviétique qui ont le plus grand rayon d'action sont les *Bear* et les *Backfire* basés au sol.

Un des thèmes qui reviennent dans cet exposé sur la puissance aérienne soviétique est l'importance du rôle que joue l'aviation pour permettre à l'URSS d'étendre son pouvoir au-delà des frontières des pays du Pacte de Varsovie; une des exigences du statut de superpuissance. Dans les débuts, les Soviétiques ont senti le besoin d'établir une présence dans l'Est de la Méditerranée, pour contrer les porte-avions et les sous-marins américains

dotés de missiles Polaris. Ils ont fourni des avions et des missiles à l'Égypte et à la Syrie, assuré le transport aérien de matériel durant la guerre du Moyen-Orient et remplacé les pertes par la suite. Lorsque le vent tourna au désavantage des Arabes en 1973, l'URSS a pu brandir la menace d'intervention de troupes aéroportées soviétiques pour forcer un cessez-le-feu.

En Afrique, l'URSS ne disposait pas des ressources de transport aérien sur longue distance nécessaires pour intervenir au Congo en 1966. Plus tard cependant, elle a été en mesure d'envoyer du matériel au Nigéria, en Somalie et en Éthiopie, puis d'utiliser ses ressources aériennes et maritimes pour transporter des armements et des troupes cubaines en Angola.

Lors de l'invasion de l'Afghanistan et de la campagne qui a suivi, les Soviétiques ont amplement utilisé leur puissance aérienne pour le transport et les opérations tactiques, et ont établi des bases qui mettaient le Golf Persique à leur portée.

La tendance que révèle cet intéressant compte rendu sur les forces aériennes soviétiques est celle d'une croissance continue de leur puissance offensive et de leur portée à l'échelle mondiale.

G. R. LINDSEY

*Centre d'analyse et de recherche opérationnelle
Ministère de la Défense Nationale, Ottawa*

2. NOTICES BIBLIOGRAPHIQUES

BANERJEE, Sanjoy. Dominant Classes and the State in Development: Theory and the Case of India. *Boulder (Col.), Westview Press, Coll. « A Westview Replica Edition », 1984, 128 p.*

DANAHER, Kevin. The Political Economy of U.S. Policy toward South Africa. *Boulder (Col.), Westview Press, Coll. « Westview Special Studies on Africa », 1985, 243 p.*

Les éditions Westview Replica et Westview Special Studies offrent des livres à tirage réduit, quelques centaines, à bas prix. C'est une ressource d'une grande importance potentielle pour la communauté académique, mais vu la nécessité de déléguer aux auteurs la responsabilité éditoriale, il faut choisir avec soin les oeuvres qu'on publie. Si on fait paraître des livres qui ne méritent même pas l'attention de quelques spécialistes, les ouvrages plus solides que publie la firme Westview en souffriront. C'est étonnant, par exemple, que Sanjoy Banerjee ignore un article important au sujet historique de sa thèse princetonienne : celui de J.W. Mellor dans India: a Rising Middle Power (éd. J.W. Mellor, « Westview Special Studies on South and South-East Asia », 1979).

Les notes occupent un quart des pages du livre de Kevin Danaher, ce qui fait attendre une étude vraiment académique. Il nous offre par contre une polémique vigoureuse soutenue en grande partie par des appels aux écrits d'autres polémistes et du journalisme. Il a ramassé une quantité impressionnante d'information sur l'opération du capitalisme dans l'ambiance de l'apartheid, sans essayer la preuve de sa supposition principale que « apartheid is the South African form of capitalism » et que « any attack on the basic structure of apartheid is simultaneously an attack on the capitalist mode of production in southern Africa as a whole » (p. 3). La campagne contre l'apartheid a le vent en poupe. En identifiant l'apartheid avec le capitalisme, Danaher veut, manifestement, faire servir