Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 7 (1940-1941)

Heft: 2

Artikel: Chronique militaire

Autor: Naef, Ernest

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-362774

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: 23.08.2025

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

Kräfteeinsatz ermöglicht es ihm, nötigenfalls dort mehr einzusetzen, wo grosse Gefahren bestehen, wo zum Beispiel ganze Viertel und Strassenzüge in Gefahr sind.

Wir müssen uns bewusst sein, dass wir auch mit Mindesteinsätzen allenfalls an der Grenze der Leistung anlangen könnten, denn irgendwann spielt auch die Zahl eine Rolle. Trotz des Bestrebens, unsere Truppe auch zahlenmässig stets auf der Höhe zu halten, muss aber die Schulung zum kleinsten Einsatz wegleitend sein bei unserer Instruktion.

Chronique militaire Par le Cap. E. Naef

Le rôle des forces aériennes dans la guerre moderne.

Depuis plusieurs mois, l'aviation militaire prend la large part des communiqués de guerre. Il ne fait aucun doute que nous assistons aujourd'hui à une évolution marquée des moyens de guerre, à la mise en œuvre pratique d'un système de combat longuement préparé, mis au point, et finalement réalisé. Cette évolution s'inscrira dans les annales de ce que l'on dénomme l'art de la guerre. En raison de son rayon d'action, de la sûreté technique et mécanique de sa navigation, du poids et de la puissance des explosifs de bord, l'aviation s'affirme de plus en plus comme véritable arme offensive. Elle agit aussi bien sur terre que sur mer.

Contre les objectifs terrestres, l'aviation touche et frappe des secteurs hors de portée de toute autre arme, des compartiments de terrain totalement défilés à l'artillerie. En agissant au loin, sur le territoire ennemi, elle oblige l'adversaire à multiplier ses moyens de défense, à les immobiliser localement ou régionalement, à faire face à d'innombrables difficultés économiques et financières, partant à décentraliser toujours plus sa résistance active. Et pourtant, tout potentiel de résistance possède ses limites. Tel est le rôle stratégique nouveau de l'aviation: obliger l'adversaire à déployer ses moyens de feu, ses organismes de combat, à les multiplier jusqu'au point où l'économie nationale pourrait risquer d'en être durement affectée.

Face aux objectifs navals, les ailes ont pris également une puissance considérable. La marine a été obligée d'augmenter son armement antiaérien, d'organiser l'escorte des vaisseaux de commerce. Dans les ports, les bateaux au mouillage, même les bâtiments légers, torpilleurs et sous-marins, constituent des cibles aux bombes aériennes, cibles dont la protection est difficile.

Le rôle de destruction réservé désormais aux forces aériennes a pris une ampleur qui dépasse largement ce que la guerre d'Espagne avait dévoilé. L'expérience qui se déroule aujourd'hui met certainement à l'épreuve la doctrine qui affirmait que toute décision, en guerre, ne pouvait être obtenue qu'à la suite de l'occupation effective du pays dont la résistance doit être brisée. L'avenir dira si les ailes parviennent à agir complètement non seulement sur le moral et les ressources d'une nation, mais encore sur l'élément armé ennemi, et si, par là-même, l'aviation peut remporter par ses propres moyens la décision. En tout état de cause, la mission des forces aériennes est aujourd'hui d'agir par le feu pour provoquer une crise de volonté chez l'adversaire.

*

On conçoit aisément que l'essor actuel des ailes, sur les plans technique, tactique et effectif, a pour base de départ l'importance considérable donnée aux problèmes de renouvellement du personnel et du matériel. Si le combat terrestre pose d'innombrables questions pour le Service des arrières, à plus forte raison la guerre aérienne livrée à la cadence actuelle, crée-t-elle de multiples difficultés dont la solution ne souffre aucun retard. Il convient de repourvoir aux pertes, de parer à la destruction des aérodromes, d'assurer les réparations de milliers d'avions et de moteurs. Mais la puissance aérienne n'est pas uniquement fonction du nombre des escadrilles et des appareils en service disponibles. Elle dépend directement du rendement de l'industrie, de la préparation et de l'entraînement tant du personnel technique, que du personnel navigant.

L'effort que représente une telle organisation est extraordinaire. Dans le seul cadre du personnel, il faut disposer d'un réservoir presque inépuisable de pilotes habiles, entraînés sur des appareils modernes, de navigateurs, de radiotélégraphistes, de mitrailleurs spécialement formés, de mécaniciens. Dans le domaine du matériel volant, il faut d'innombrables usines travaillant nuit et jour, avec leurs centaines et leurs milliers d'ingénieurs, de techniciens, d'ouvriers, attachés à la construction des moteurs, des avions et des armes. Malgré la guerre et les effets des bombardements, les effectifs ne doivent pas diminuer, et la main d'œuvre doit être constamment sur la brèche, apte aux travaux exigés. Chaque mois, ce sont actuellement en Europe des milliers d'avions qui sortent des fabriques des nations belligérantes.

On sait l'importance donnée, avant guerre, dans les grandes puissances, à l'étude des prototypes. L'aviation militaire actuelle recueille aujourd'hui le fruit de ce labeur précédent, des expériences tentées, des recherches entreprises. Mais cet immense travail n'est point et ne doit pas être interrompu par la guerre. L'amélioration du matériel

doit se poursuivre. Un nouveau type d'avion est l'œuvre de tout un cycle d'opérations: il est certain que le combat aérien est en lui-même un champ d'expériences forcé, un «banc d'essai» pour les ingénieurs et les spécialistes. Il n'en reste pas moins que pour être sorti d'usine en séries, un nouvel avion impose des calculs et des études poussées. Le combat aérien ne peut les réaliser à lui seul.

Et c'est ici que se remarque, en ce temps, toute l'utilité des innombrables écoles de vol à voile et de planeurs d'aviation sportive, ouvertes avant-guerre pour la formation des futurs aviateurs, et celle des laboratoires et ateliers groupant le personnel technique à l'instruction. Cette activité doit être poursuivie en pleine guerre, et même largement développée pour pouvoir faire face aux nécessités de la défense nationale.

C'est un aspect du sujet auquel on ne songe peut-être pas assez. Car s'il est une arme — le conflit 1914—1918 l'avait déjà signalé très nettement, alors qu'en certaines périodes l'aviation de l'un des belligérants s'effaçait quelque temps pour reparaître vigoureusement par la suite —, où le ravitaillement en hommes et en matériel doit jouer sans interruption, c'est assurément l'aviation. Et ce ravitaillement ne peut être l'œuvre d'achats momentanés, alors que la cadence du combat se poursuit à un rythme accéléré, que toute défaillance temporaire peut devenir une catastrophe. Cette chaîne de l'arrière à l'avant doit rouler sans heurt, à une cadence régulière constante. Cette constatation permet de se rendre compte de l'effort que développent actuellement les nations en guerre, effort de résistance, mais effort de puissance active aussi, dont dépendra assurément l'issue des armes.

*

Dans cet ordre d'idée, il ne fait aucun doute que l'aviation du Reich dispose d'un ravitaillement considérable, tant dans le domaine du personnel volant, que dans celui du matériel. De son côté, l'Angleterre a largement développé son industrie d'aviation, et elle reçoit par mer du matériel indispensable. Mais il n'est guère possible d'établir actuellement si ces diverses ressources peuvent être comparables, sur le plan des effectifs, à celles du Reich.

Ce qui est certain, c'est que les deux belligérants font montre d'une fermeté d'action qui mérite d'être relevée: l'un et l'autre doivent, tout en passant à l'offensive, assurer une organisation défensive complète, disposer d'un grand nombre de terrains et de dépôts de matériel judicieusement répartis, autant d'organes dont le fonctionnement impose la constitution d'un personnel parfaitement instruit, au recrutement régulier.

Dans le domaine du rôle des forces aériennes dans la guerre moderne se pose le problème du débarquement aérien. Cette question, en fait, n'est pas nouvelle. Les opérations militaires conduites en Norvège et en Hollande, notamment, ont permis de connaître l'action réservée à l'infanterie de l'air, aux troupés lancées par parachutes en tel ou tel secteur de combat. Mais ces troupes avaient presque toujours été épaulées assez rapidement par des éléments terrestres motorisés, et leur mission fut en quelque sorte celle d'une avant-garde.

La question se pose de savoir si l'aviation serait à même de débarquer par ses propres moyens des unités d'armée entières, susceptibles par la suite d'agir sans appui autre que celui de la 5e arme.

Notre intention est loin de jouer les prophètes. L'avenir, dans ce domaine aussi, répondra à cette interrogation. Mais il peut être intéressant de relever simplement que les unités aériennes destinées au transport des «fusiliers de l'air», sont à même, aujourd'hui, d'embarquer et de débarquer par leurs propres moyens, non seulement de l'infanterie et les armes d'accompagnement voulues — mitrailleuses lourdes et légères —, mais encore des véhicules motorisés (side-cars et motos) des voitures d'outillage de pionniers, des voitures de ravitaillement d'essence, des chariots de cuisine, des pièces d'artillerie anti-chars, des canons d'artillerie de campagne démontés, avec le matériel accessoire indispensable et les réserves nécessaires de munitions. Les détachements de débarquement aérien comptent aussi des unités de téléphonistes de campagne, des stations terrestres de radio, des sections sanitaires.

Les débarquements ne s'opèrent pas entièrement en parachutes. Il appartient à certaines unités de l'assurer par un coup de main, la possession — grâce à l'emploi de parachutistes —, d'un terrain susceptible d'accueillir les appareils gros porteurs. L'opération d'atterissage est alors protégée par des escadrilles d'avions de chasse.

Telles sont les possibilités présentes des forces aériennes réservées à ces opérations particulières. Le succès ou l'insuccès d'une initiative de cette nature dépend sans doute des effectifs mis en ligne, de l'élément surprise, des moyens défensifs, de la préparation de la contre-attaque par les éléments instruits à cet effet, et de la topographie des secteurs envisagés.

Techniquement, un débarquement aérien de grande envergure est réalisable. Pratiquement, il laisse naturellement une large part aux impondérables. Sur le plan tactique, ces derniers constituent ce que le commandement étudie à fond avant l'action, ne serait-ce que pour répondre à ce principe immuable: la valeur d'une entreprise dépend tout autant de sa préparation que de la puissance des moyens mis en ligne.