

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Band: 77 (1932)
Heft: 9

Artikel: Emploi de l'aviation en temps de guerre [Fin]
Autor: Ackermann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341467>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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

Emploi de l'aviation en temps de guerre

(fin).¹

III. LES CONDITIONS PARTICULIÈRES DE L'AVIATION SUISSE.

Avant de fixer les règles relatives à l'équipement et à l'emploi de notre aviation militaire, il ne semble pas superflu de rappeler quelques-uns des nombreux facteurs, en général admis, qui doivent leur servir de fondement. Parmi ces facteurs considérons en premier lieu les *moyens disponibles*.

L'armement de chaque nation est fonction de sa capacité à mettre en œuvre les moyens dont elle dispose. Ces moyens dépendent directement de la richesse du pays et de son étendue. Si, à la longue, on exige d'un peuple plus que ce dont il est capable, le pays en souffrira et l'armée ne sera plus un élément conservateur de l'Etat.

Admettons que la capacité maximum de notre pays soit représentée par l'armée actuelle accrue d'une aviation militaire de force X ; ce facteur X servirait de base à l'établissement d'un programme qui pourrait comporter, par exemple, soit la fabrication de 3 Zeppelins, de 10 avions géants type Do X, de 20 appareils de bombardement lourds et de toute une gamme d'avions de types divers, — soit celle de 100 biplaces, — soit encore celle de 200 monoplaces.

Nos faibles moyens nous interdisent un programme prévoyant des appareils de types nombreux et variés ; toute dissémination conduirait à une perte de puissance. *Nous devons nous borner aux tâches principales*, en faisant en sorte que les points forts de notre système rencontrent les points

¹ Lire les deux premières parties de cette étude dans nos livraisons de juillet et août 1932. L'étude du major Ackermann, dont l'original était en allemand, a été traduite par notre collaborateur, le major L. de Montmollin. (Réd.).

faibles de celui de l'adversaire et en éliminant tout ce qui n'est pas absolument indispensable.

Un autre facteur, également admis, est la forme donnée à la conduite de la guerre, c'est-à-dire à notre *défense nationale*. La mission de notre armée n'est nullement offensive, mais strictement défensive : la conservation de l'intégrité du territoire national. La plus grande partie de nos forces aériennes doit être consacrée à cette dernière mission ; son but principal est de venir en aide à l'armée de terre en lui fournissant les yeux dont elle a besoin.

Nous devons compter sur une supériorité numérique, probablement faible, de notre adversaire. Je dis intentionnellement « probablement faible » car, suivant la tournure que prendront les événements, les conditions relatives pourront se modifier et être moins en notre défaveur que l'on veut bien l'admettre en général. Ceci amène à un troisième facteur : *la situation générale de guerre*. Sans doute si nous admettons que tous nos voisins nous attaquent simultanément, la situation serait pour nous désespérée et, dans cette alternative, nous pourrions tout aussi bien renoncer dès maintenant à notre armée. Cette hypothèse est à rejeter, car chacun de nos voisins a tout intérêt à voir une partie de ses frontières protégée par un état neutre capable de se défendre. Pour cette raison il est plus qu'improbable que la Suisse soit engagée dans une guerre avec une seule puissance voisine. Une agression contre notre pays ne pourrait laisser indifférent aucun des autres Etats voisins. Dans ces conditions, si nous devions un jour entrer en guerre, l'hypothèse de beaucoup la plus probable est que nous serions impliqués dans un conflit entre plusieurs grandes puissances. •

Un autre facteur nous impose de ne pas compter, du moins pour le début d'une campagne, sur une aide matérielle immédiate venant de l'étranger. La dernière guerre nous a montré, une fois de plus, que les nations ne peuvent transformer leur nature intime et que, bien que luttant contre un ennemi commun, elles restent égoïstes. L'Allemagne et la France n'ont cédé à leurs alliés, pauvrement équipés en matériel d'aviation, que celui dont elles ne trouvaient plus

l'emploi elles-mêmes. Ce serait une illusion dangereuse de croire qu'un allié se chargera de notre exploration rapprochée ou de la défense antiaérienne de notre territoire. Cet allié ne nous viendra indirectement en aide que là où il trouvera aussi son intérêt ; ce sera en premier lieu dans l'exploration éloignée. L'étendue du front et les buts de guerre restreints autorisent les petits états à négliger l'exploration stratégique qui, pour les grandes armées, revêt par contre une importance de premier ordre.

L'exploration stratégique éloignée ne peut être pour nous une tâche essentielle, parce que, par suite de l'exiguïté de nos frontières, nous ne serons jamais dans l'incertitude sur la région où nous devons concentrer nos troupes. En revanche, pour une grande puissance alliée, il serait indispensable de savoir où l'adversaire rassemble ses forces et où il en concentre la majeure partie en vue de l'effort principal. Pour nous, il appartient au service de renseignements de tirer, des renseignements fournis par notre allié, ceux qui peuvent intéresser nos troupes. Sans doute nous ne pourrions pas renoncer complètement à l'exploration lointaine ; celle-ci ne doit cependant jouer qu'un rôle très secondaire et être effectuée au moyen d'appareils, équipés peut-être un peu différemment, prévus pour les missions principales.

Des considérations analogues peuvent être faites à propos du bombardement aérien. Un de nos alliés cherchera peut-être à abattre le moral de l'ennemi en bombardant sa population civile ; du moins il tentera de mettre en œuvre dans ce but les moyens nécessaires. Nous pourrions évidemment le seconder dans sa tentative, moins peut-être en adjoignant à ses escadrilles de bombardement quelques gros porteurs qu'en lui fournissant quelques escadrilles de chasse destinées à les protéger. En réalité nous ne serons pas libres de procéder ainsi pour la simple raison que nous aurons un urgent besoin de nos propres moyens. Le fait qu'aucun de nos alliés n'emploierait l'arme du bombardement ne saurait changer notre point de vue et cela pour les motifs suivants :

Pour qu'une attaque aérienne destinée à briser la force de résistance d'un peuple soit couronnée de succès, il est indispensable que ce peuple soit touché dans ses œuvres vives.

S'il était possible de réduire en cendres une ville comme Paris, Londres ou Berlin, il est probable que, chez le peuple en question, la volonté de poursuivre la guerre serait brisée.

Cette capacité de résistance pourrait aussi être progressivement amoindrie et finalement anéantie par des attaques répétées.

Dans l'un et l'autre cas il faudrait disposer de moyens énormes que nous n'avons pas et que nous n'aurons jamais, car ils dépasseraient la capacité d'un petit pays ; un simple calcul portant sur l'efficacité du bombardement, la probabilité d'atteinte, la charge utile, le rayon d'action et les pertes probables montrerait aisément que ce procédé de guerre nous est interdit.

Si le bombardement n'atteint pas son but : l'action brutale et suffisante — immédiate ou progressive —, s'il revêt simplement le caractère de représailles sur une population civile désarmée, il n'a qu'une efficacité minime et peut tout au plus susciter à l'adversaire un nouvel allié dans la haine qu'engendre celui qui emploie de tels procédés. Il n'est pas nécessaire de réfléchir bien longuement pour conclure que le bombardement aérien dont nous serions capables ne pourrait que revêtir le caractère de représailles. D'ailleurs des raisons plus profondes, d'ordre tactique et technique, s'y opposent. Il est vrai qu'il n'existe pas de moyens pour s'opposer de façon absolue au bombardement ; nous en verrons les raisons ultérieurement. Cela ne change rien au fait que, si nous voulions utiliser les quelques tonnes de charge utile, dont nous disposons, à bombarder un grand pays ennemi, nous devrions disperser nos moyens dans le temps et dans l'espace alors que notre adversaire pourrait concentrer les siens sur notre territoire peu étendu. Ses formations de bombardement pourraient nous causer des dommages considérables — surtout en raison de la faiblesse de notre défense antiaérienne — alors que les nôtres ne pourraient lui donner que des coups d'épingle. La fin ne justifierait pas les moyens. Or, au moment critique d'une entrée en guerre, nous n'aurions pas trop d'appareils pour nous permettre de les engager dans des opérations qui ne seraient pas efficaces.

Les différents facteurs que nous venons de passer en

revue limitent donc d'une façon bien précise l'emploi que nous pensons faire de notre aviation.

1° Les faibles moyens à mettre en œuvre imposent la concentration des forces et l'obligation de réduire le nombre des types d'avions au strict minimum.

2° Le caractère particulier de notre défense nationale exige une exploration tactique rapprochée ; l'armée ne saurait être aveugle au risque de ne pouvoir remplir sa mission. Nous avons donc besoin d'avions de chasse pouvant assurer cette exploration et s'opposer à celle de l'ennemi.

3° L'adversaire possédera probablement la supériorité numérique. Nous devons donc chercher à compenser cette supériorité numérique par une supériorité technique et, à cet effet, n'employer que des appareils de valeur supérieure, c'est-à-dire des monoplaces et des biplaces légers.

4° La situation de guerre probable nous imposerait de concentrer nos moyens là où nous ne pouvons pas compter sur l'aide d'un allié et de nous borner aux missions dont cet allié ne se chargera certainement pas : l'exploration tactique et la chasse.

Nous constatons donc qu'en résumé *le nombre des types d'avions doit être aussi restreint que possible et que les missions principales dévolues à notre aviation sont l'exploration rapprochée et la chasse.*

Un autre problème important relatif à l'emploi de l'aviation est celui de la *zone d'action*. Nous avons déjà vu précédemment que, dans une lutte aérienne entre un petit et un grand Etat, le premier se voit dans l'obligation de disperser ses moyens alors que le second peut les concentrer. Ce fait à lui seul nous oblige à restreindre la zone d'action de notre aviation — du moins au début de la campagne — au front de combat et au territoire national. D'autres raisons, de nature tactique et technique, nous imposent d'ailleurs cette attitude. En venant lutter au-dessus de notre sol, l'adversaire verra une partie de sa supériorité numérique disparaître en ce sens que, obligé d'augmenter son rayon d'action, il sera aussi obligé d'augmenter, sous forme d'essence, le poids mort à emporter.

La charge utile est toujours inversement proportionnelle au rayon d'action. Cette servitude est particulièrement gênante pour les avions de bombardement ; la guerre l'a démontré. Ce sont les villes du Rhin qui ont de beaucoup le plus souffert du bombardement des Alliés. Plus l'objectif était lointain, moins l'attaque aérienne avait de succès ; Berlin n'eut jamais à en souffrir. De l'autre côté du front, même constatation : Nancy subit beaucoup plus de dégâts que Paris ; Miramis, sur les Bouches du Rhône, centre le plus important pour la fabrication des explosifs — objectif particulièrement indiqué pour le bombardement et, à ce titre, sûrement connu des Allemands — n'a jamais reçu une bombe. Ces expériences de guerre doivent nous servir. Vouloir bombarder un territoire ennemi très étendu en profondeur ne conduirait à aucun résultat appréciable. En revanche l'exiguïté du nôtre faciliterait singulièrement la tâche d'un adversaire qui tenterait de le bombarder ; et encore... si cet adversaire devait franchir nos hautes régions montagneuses avec une forte charge de bombes, son rayon d'action en serait vite limité.

Pour les formations de combat proprement dites le rayon d'action entraîne aussi des servitudes nombreuses. L'avion de chasse est, par définition, un appareil à faible rayon d'action. Si nous renonçons aux vols à grande distance, nous pouvons restreindre notre programme de construction à la fabrication de machines légères et rapides ; celles-ci nous confèrent une supériorité non seulement technique mais aussi numérique, car plus l'ennemi doit étendre sa zone d'action, plus il voit sa supériorité baisser tant au point de vue de sa tactique de combat qu'à celui du nombre d'appareils capables de voler loin.

Pour nos troupes et pour notre population l'inconvénient, non négligeable, de ce système paraîtra moins grand si troupe et population sont habituées à le considérer comme inévitable, si elles sont éduquées dans ce sens et instruites à utiliser les moyens passifs de défense antiaérienne.

Telles sont, tracées dans leurs grandes lignes, les missions incombant à notre aviation militaire. Il nous reste à étudier les procédés tactiques à mettre en œuvre pour accomplir ces missions.

En 1918, les monoplaces de chasse étaient, de tous les genres d'avions, ceux qui faisaient partout l'objet des plus grandes préoccupations, tant au point de vue de la qualité des matériels qu'à celui de l'augmentation des effectifs. Partout on demandait instamment que leur nombre fût augmenté et partout on constatait qu'il était loin de suffire aux besoins. Ces avions devaient assurer la maîtrise de l'air, ouvrir la voie, en territoire ennemi, aux avions d'observation et de bombardement, protéger les armées aux prises et le territoire national ; aucun ballon captif, aucun avion d'artillerie, aucun appareil d'exploration rapprochée ne pouvait remplir sa mission sans le concours de l'aviateur de chasse. Au milieu des circonstances les plus difficiles et toujours numériquement trop faibles, les avions de chasse ont accompli des performances remarquables et ont été les piliers des forces aériennes.

L'avion de chasse est le meilleur instrument de défense aérienne ; tous les autres avions font appel à ses services ; en outre il est le seul à pouvoir se protéger lui-même. Malgré cette universalité, il faut s'efforcer, une fois de plus, de ne pas disperser les escadrilles de chasse au risque de n'être pas assez fort au bon moment et au bon endroit. L'attribution définitive, à titre de protection, de quelques avions de chasse à chacun des objectifs menacés du territoire risquerait de compromettre la mission principale de cette aviation au front même, indépendamment du fait qu'une protection absolue du pays est chose irréalisable. Si la chasse doit conquérir la maîtrise de l'air sur le front au profit de l'observation, cette arme n'aura pas trop de tous ses moyens et ne pourra en détacher à la protection de l'arrière. Sans doute, au début d'une campagne, la faible profondeur de notre pays permettra à l'aviation de remplir les missions sur le front et la protection du territoire dans une seule et même organisation. Cela impliquera un certain échelonnement en profondeur des moyens. La protection du pays contre les bombardements aériens ne sera pas complète ; on réussira toutefois à rendre peu efficaces les actions aériennes ennemies à grande portée, en particulier ses bombardements. La chasse est notre meilleure protection ; cette tâche, notre aviation sera capable de la remplir à condition que non seulement elle dispose d'un matériel de guerre

moderne, mais encore que, tactiquement, le commandement sache utiliser ce matériel. Comme pour le choix des moyens, les principes fondamentaux d'emploi exigent de concentrer les missions et d'éviter de disperser les forces. Relativement à la lutte de la chasse contre l'aviation de bombardement, la guerre et les manœuvres d'après guerre ont prouvé que, à qualité égale des services de surveillance de l'air et de renseignements, le succès est fonction de l'importance donnée soit au groupement des forces de combat, soit à l'organisation destinée à découvrir l'ennemi, facteurs qui agissent en sens contraire. Si je mets tout le poids sur la recherche de l'adversaire, je pourrai très probablement le trouver mais je ne pourrai pas le battre parce que mes forces seront disséminées. Si, au contraire, je maintiens mes forces groupées, je risque soit de ne pas découvrir l'ennemi, soit de le découvrir trop tard, au moment où il aura déjà rempli sa mission. C'est dans une juste appréciation des deux facteurs contraires que gît le secret de la réussite.

Etant donné nos conditions particulières, nous devons plutôt orienter notre tactique vers le groupement des forces, parce que le rayon d'action imparti aux avions de chasse est relativement petit et que notre pays ne possède pas de gros centres vitaux, villes importantes ou régions industrielles. La dispersion de nos populations et la décentralisation de notre industrie sur une grande partie de notre territoire empêcheraient l'ennemi de concentrer les effets de son bombardement sur une région particulièrement vulnérable. Le degré d'efficacité de la lutte contre l'aviation ennemie dépend aussi de l'organisation des services de surveillance de l'air et de renseignements. Notre monoplace de chasse n'est pas encore muni d'un appareil de télégraphie sans fil léger. Dès l'instant où il le sera, la question de la découverte des avions ennemis passera au second plan, au profit de la concentration des forces de combat, car le service de surveillance de l'air, fonctionnant au sol, pourra signaler la route suivie par les avions ennemis aux avions de chasse tenant l'air.

Les raisons pour lesquelles nous devons renoncer au bombardement, comme moyen d'action sur le moral de l'adversaire, ont été énoncées au début de ce chapitre. Nos moyens sont

en effet insuffisants, même pour une action partielle, car il ne suffit pas de fabriquer quelques appareils de bombardement ; ceux-ci ne peuvent être laissés à eux-mêmes, mais doivent être accompagnés par quelques appareils de combat, ce qui restreindrait d'autant les moyens nécessaires à l'action principale et risquerait de la faire échouer. Cela ne veut toutefois pas dire que nous renoncions à la bombe comme arme de combat aérienne. Bien au contraire.

Le bombardement aérien, exécuté en vol rasant et appliqué, suivant la situation tactique, à des objectifs importants, est pour nous un procédé de combat non seulement recommandable mais tout particulièrement fructueux. Cela d'autant plus que nous emploierons des biplaces rapides et des monoplaces de chasse, appareils ne nécessitant aucune protection spéciale et qui, grâce à leurs qualités de vol, sauront échapper à la défense antiaérienne ennemie. Leur charge utile et leur rayon d'action sont faibles mais, volant, bas, ils auront tout de même une bonne efficacité s'ils attaquent des objectifs vulnérables, tels que des terrains d'aviation par exemple.

Le fait que nous pourrions, que nous serons même forcés, dans certaines situations, de faire usage du bombardement aérien, ne doit cependant pas nous détourner de notre mission principale ou nous inciter à modifier notre armement aérien. Il ne nous est permis en effet de songer au bombardement que parce que cette tâche accessoire peut être accomplie avec les mêmes moyens que ceux destinés à la mission primaire.

Les missions principales réservées à notre aviation militaire peuvent donc se résumer comme il suit :

1^o Assurer l'exploration tactique et neutraliser l'exploration ennemie.

2^o S'opposer au bombardement ennemi en le rendant peu efficace, c'est-à-dire en faisant en sorte que les résultats obtenus soient hors de proportion avec les moyens employés.

L'accomplissement de ces missions impose les obligations suivantes :

1^o Equiper, instruire et éduquer notre aviation avant tout comme aviation de combat.

2° Prévoir dans ses grandes lignes et préparer les services de surveillance de l'air et de renseignements.

3° Organiser dans tous ses détails, en temps de paix déjà, la protection aérienne passive.

Si ces conditions sont remplies, et il est essentiel qu'elles le soient avec nos moyens propres, les deux missions principales de notre aviation militaire suisse pourront être exécutées avec succès.

Major E. M. G. ACKERMANN,
instructeur des troupes d'aviation.
