

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Band:** 84 (1939)  
**Heft:** 7  
  
**Rubrik:** Chronique de l'air

### **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>**

## CHRONIQUE DE L'AIR

### VERS L'ÉQUILIBRE AÉRIEN

La *Revue des Deux Mondes* vient de publier une étude du général Armengaud sur les forces aériennes franco-anglaises comparées à celles de l'Allemagne et de l'Italie. La personnalité de l'auteur donne à cet article un intérêt tout spécial. Le général Armengaud, ancien membre du Conseil supérieur de l'air et inspecteur des écoles, passé depuis peu au cadre des réserves de l'armée de l'air, a écrit de nombreuses études sur l'emploi des forces aériennes. Son livre « Le renseignement aérien, sauvegarde des armées » devrait être lu par tout officier soucieux de se faire une opinion sur le rôle joué par l'aviation au cours de la dernière guerre, en particulier pendant les premières grandes batailles de 1914, et sur les services que les armées actuelles peuvent et doivent attendre des renseignements fournis par l'aviation dans le domaine stratégique.

Le général Armengaud constate tout d'abord que l'année 1938 a été marquée par la révélation d'une armée de l'air allemande extrêmement puissante et développée à un rythme dépassant toutes les prévisions. La surprise aérienne joua un rôle prépondérant en septembre dernier, lorsque l'Allemagne décidait de régler le problème tchéco-slovaque à sa convenance. Comme l'Italie, l'Allemagne semble admettre que son armée de l'air, de par l'avance acquise et maintenue, est capable aujourd'hui encore de produire l'effet de surprise et, par conséquent, de réaliser ses aspirations et prétendues nécessités nationales en jouant de l'intimidation comme par le passé. Sans faire preuve d'un optimisme exagéré qui sous-estimerait les conséquences d'une supériorité de moyens aériens mis en œuvre avec une technique originale d'emploi en grandes masses, la France et l'Angleterre peuvent considérer que la grande surprise des armements aériens est passée et que l'équilibre des armées de l'air se rétablit suffisamment vite pour que l'équilibre général des forces armées ne soit plus dangereusement affecté dans l'hypothèse d'un conflit prochain. C'est ce que l'auteur cherche à démontrer.

L'histoire prouve qu'une arme ou une technique nouvelles, résolument développées par un pays déjà fort, peuvent modifier l'équilibre militaire et par suite l'équilibre politique d'une partie du monde. Cromwell éblouit l'Europe par une cavalerie nouvelle et Napoléon conquiert à une allure étourdissante la plus grande

partie du continent grâce à la valeur manœuvrière que Bonaparte avait donnée à son infanterie. L'actualité paraît confirmer que des succès militaires et politiques rapidement répétés ont pu être obtenus par des hommes résolus à utiliser avec vigueur des armes ou des techniques inédites. Dès son arrivée au pouvoir, M. Mussolini a développé son armée de l'air avec la plus grande énergie. Il en a fait le premier instrument de sa politique extérieure et impériale. C'est sur elle surtout qu'il s'est appuyé pour poursuivre la conquête de l'Ethiopie, au besoin malgré l'Angleterre.

Les formes antérieures de la guerre ont été profondément modifiées par les armées de l'air, lesquelles ont en même temps enlevé de leur valeur aux autres armées. Cependant, ce que nous savons actuellement invite à plus de modération dans les anticipations. On ne peut plus dire aujourd'hui que l'aviation est une arme entièrement nouvelle. Certaines expériences ont pu être faites soit au cours de la guerre mondiale soit récemment sur différents théâtres de guerre. Il y a donc lieu d'en tenir compte pour répondre à l'affirmation allemande et italienne de la puissance irrésistible des armées de l'air.

Or, on peut constater que l'aviation de 1914-1918 a déterminé une révolution, mais dans le sens contraire à celui que pré-supposent pour demain Allemands et Italiens. L'aviation a sans cesse joué contre la décision par le renseignement et comme arme de combat. Par le renseignement, elle a été le plus grand ennemi du plan stratégique allemand initial. Sauf de rares exceptions, elle prévint de toutes les attaques et contribua fortement à les faire échouer. L'auteur rappelle la contre-offensive, après Morhange, de l'armée de Castelnau en direction de Lunéville, déclenchée sur la base des renseignements fournis par l'aviation, ainsi que la seconde bataille de la Marne en 1918. Comme arme de combat, elle était déjà capable de rétablir l'équilibre momentanément rompu par les autres armes. Sa mobilité permettait à celui qui était attaqué, même s'il était surpris, d'opposer très vite le gros de ses forces aériennes à l'assaillant terrestre et aérien et de limiter son succès. Il en serait probablement de même demain. La vulnérabilité des armées offensives agissant à découvert et avec de gros effectifs serait demain beaucoup plus grande encore que dans la dernière guerre sous les coups de l'aviation et de l'artillerie guidée par avions. Même si on prévoit une infériorité numérique, l'aviation franco-anglaise contribuerait efficacement à empêcher une décision dans la lutte terrestre.

En ce qui concerne la guerre aérienne proprement dite, c'est-à-dire l'offensive aérienne pour l'attaque continue des objectifs du territoire, notamment des villes, de l'outillage national et

de tout ce qui intéresse l'économie du pays, l'efficacité des résultats à escompter était une inconnue totale jusqu'au moment où la guerre d'Espagne est venue nous donner une notion imprécise, mais néanmoins précieuse.

Il est prouvé que les bombardements aériens n'ont jamais démoralisé les populations espagnoles et que la guerre aurait duré longtemps encore, s'il n'y avait eu, en Catalogne, un très sensible déséquilibre dans la qualité des armées de terre, sur mer la déficience complète de l'un des belligérants, et à l'arrière, le découragement provoqué par les divisions politiques et l'inexistence de la défense aérienne.

Examinant l'ordre de grandeur des forces aériennes des quatre puissances, le général Armengaud estime que les effectifs de première ligne peuvent être, ce printemps, de 6000 avions environ pour les armées de l'air allemande et italienne réunies. La production mensuelle des deux pays réunis est de 1000 avions environ.

L'effectif correspondant des armées de l'air anglaise et française réunies est environ de 3600 à 4000 appareils de première ligne. La production mensuelle, compte tenu des livraisons faites par les Etats-Unis, est de l'ordre de 700 environ. Mais les deux chiffres de mois en mois, croîtront plus vite dans les pays occidentaux que dans les pays centraux. On est en droit d'espérer qu'à la fin de l'année les effectifs en ligne et les rythmes de production seront à peu près équivalents et même supérieurs pour le bloc franco-anglais, avec l'appoint de la construction américaine. Autrement dit, la surprise du nombre sera bientôt passée.

En ce qui concerne la qualité, les avions anglais sont équivalents aux meilleurs avions en service en Allemagne et en Italie. La qualité moyenne des avions français est, d'autre part, améliorée par l'entrée en ligne progressive d'avions américains qui sont de la même classe que les meilleurs avions anglais. Un avion de chasse anglais et un avion de bombardement français sont même supérieurs aux meilleurs avions en service en Allemagne.

Pour ce qui est des moteurs, il n'est pas exagéré de dire que les moteurs français jusqu'à la puissance de 950 CV, et les moteurs anglais et américains jusqu'à 1200 chevaux, ne sont dépassés par ceux d'aucun autre pays. La France est un peu en retard pour la parfaite mise au point des moteurs de puissance supérieure à 1000 CV ; mais les moteurs tout à fait remarquables de 950 CV suffiraient à donner aux types d'avions dont l'armée de l'air a besoin les qualités et les performances qu'on attend d'eux.

Mais, quelle que soit l'importance extrême de la qualité du matériel, le personnel reste pratiquement l'élément de supériorité le plus sensible et le plus sûr. La proportion du personnel instruit

dont on dispose et la quantité de matériel en ligne a, d'autre part, une très grande importance parce que le matériel, aujourd'hui très robuste, peut être servi successivement et presque sans interruption par deux ou plusieurs équipes de personnel naviguant, tout comme on le fait pour les machines-outils.

Or, c'est justement dans le personnel que réside encore la faiblesse de l'armée de l'air allemande, cette armée ayant grandi bien trop vite pour être déjà parfaitement instruite et cohérente, quatre ans à peine après le commencement de sa constitution effective.

Le personnel constitue au contraire la force de l'armée de l'air française, parce que cette armée a existé à peu de chose près dans son importance actuelle depuis la guerre et qu'elle est parfaitement instruite dans tous ces éléments. En définitive, par la qualité du personnel, les armées de l'air franco-anglaises sont au moins égales à celles de l'Allemagne et de l'Italie. Celles-ci ont une supériorité par la qualité moyenne du matériel qui disparaît très vite. En revanche, elles ont un avantage numérique qui s'exprimera pendant quelques mois encore par un rapport de 6 à 3,6 ou 4 environ, avantage qui, heureusement, n'existera plus à la fin de l'année.

Une supériorité de cet ordre de grandeur serait insuffisante pour forcer la décision dans le temps qu'elle serait assurée, c'est-à-dire pendant les premiers mois des opérations.

En réalité, il n'y a pas de chef militaire en Allemagne et en Italie, comme en Angleterre et en France, qui croie sérieusement à la possibilité d'une décision rapide dans une guerre qui opposerait les armées de ces pays. Il n'y en a pas non plus qui puisse sérieusement croire que l'on vaincrait avec les seules armées de l'air.

Assurément, la supériorité aérienne est indispensable pour remporter d'importants succès sur terre et sur mer et pour gagner finalement la guerre. Ces succès seront même d'autant plus importants et rapides que la supériorité sera plus accusée. Il y a néanmoins une limite à l'aide directe et indirecte que les armées de l'air peuvent apporter aux armées de terre et de mer arrêtées par des résistances insurmontables ; les armées de l'air, au delà de cette limite, seraient impuissantes à faire pencher la balance des forces à terre ou sur mer, si ce n'est avec beaucoup de temps.

Or, ce n'est pas avec des armes aériennes de qualité égale et avec la supériorité numérique sur laquelle elles peuvent provisoirement compter que les armées de l'air germano-italiennes pourraient forcer la décision sur terre ou sur mer, soit par le concours aux armées de terre et de mer, soit par la guerre aérienne proprement dite...

---