

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Band: 86 (1944)

Heft: 1

Artikel: L'aviation peut-elle gagner la guerre? : Une opinion américaine sur le rôle de l'arme aérienne

Autor: Muyden, Claude van

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-650322>

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: 19.11.2024

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

Pour la Suisse :
1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—
3 mois fr. 4.—

ABONNEMENT

Prix du numéro : fr. 1.50.

Pour l'Etranger :
1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—
3 mois fr. 5.—

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION :

Avenue de la Gare 33, Lausanne

Compte de chèques post. II. 5209

ANNONCES : Société de l'Annuaire Vaudois S. A. — Rue Neuve, 1 — Lausanne

L'aviation peut-elle gagner la guerre ?¹

Une opinion américaine sur le rôle de l'arme aérienne

C'est devenu presque un lieu commun de dire qu'une opération militaire, dans les circonstances actuelles, ne peut être menée à bien que si celui qui l'entreprend, détient au moins localement la maîtrise de l'air. Sur ce point-là, tout au moins, les critiques militaires sont généralement d'accord.

Cependant, il est des théoriciens qui vont beaucoup plus loin et qui soutiennent que, grâce au perfectionnement de l'arme aérienne, il est possible de réduire un adversaire à l'impuissance par le seul emploi de l'aviation et sans avoir recours aux procédés classiques d'invasion et de lutte opiniâtre pour la possession du terrain.

¹ ALEXANDER P. DE SEVERSKY : *Victory through Airpower*, publié par Simons et Schuster, Rockefeller Center, New-York.

C'est ainsi qu'avant le conflit actuel, d'innombrables experts militaires soutenaient que ni l'aviation, ni les chars, ne pourraient jamais jouer un rôle décisif dans la guerre (la collaboration de ces deux armes était alors à peine envisagée), étant donné qu'en dernier lieu la victoire se marquait par l'occupation du terrain et que celle-ci ne pouvait être menée à bien que par l'infanterie. Ce fut en grande partie la foi en cette conception et, par conséquent, en la défensive, qui occasionna la défaite de la France.

Déjà longtemps avant la présente guerre, les idées du général d'aviation italien, Giulio Douhet, avaient suscité de grandes controverses. Il peut être considéré comme l'apôtre de l'emploi massif de l'aviation de bombardement, envisagé comme facteur décisif dans une guerre.

Mais le novateur en matière militaire doit lutter contre l'inertie et les conceptions conservatrices des milieux dirigeants surtout si ses idées encouragent le développement d'une arme particulière au détriment des autres. Parfois, ses idées se heurtent à la force de l'argent, aux vastes sommes accumulées pour le développement d'autres moyens de combat que l'on ne peut pas, d'un jour à l'autre, mettre à la ferraille. Toujours, elles suscitent des critiques violentes des milieux militaires, surtout si elles portent atteinte à l'importance d'autres armes.

Les idées de Douhet ne triomphèrent point dans son pays, bien que la guerre actuelle soit en train de fournir une effrayante démonstration de leur bien-fondé.

Les théories du major Alexander de Seversky, un des experts de l'armée américaine, si audacieuses et si brillantes soient-elles, risquent-elles, elles aussi, un échec partiel ? Tout au moins sont-elles fondées sur des expériences probantes.

Par leur simplicité et par leur logique, elles ont quelque chose de presque génial — pour autant que l'expression « génial » soit de mise lorsqu'il s'agit de théories dont l'application entraîne inévitablement la destruction massive

de milliers d'êtres humains, par l'explosif, par le fer et par le feu.

Dans son livre au titre significatif, « Victory through Airpower », le major de Seversky expose certaines conclusions qu'il convient, à son avis, de tirer de l'évolution de la guerre actuelle. En les lisant, le lecteur fera bien de se souvenir que les Etats-Unis d'Amérique, étant une puissance maritime de premier ordre par nécessité stratégique, sont obligés d'envisager les problèmes militaires sous l'angle maritime. Seversky analyse tout d'abord trois campagnes de la guerre actuelle au point de vue du rôle qu'y jouèrent les forces aériennes.

1. *Campagne de Norvège.*

Les stratèges qui, avant cette guerre, croyaient la puissance maritime appelée à jouer un rôle décisif dans les guerres à venir, furent brutalement surpris par les événements de la campagne de Norvège. Les forces allemandes qui, selon les mêmes critiques, semblaient être lancées dans une aventure désespérée, réussirent à se maintenir dans la péninsule scandinave malgré la supériorité écrasante des forces navales britanniques engagées. Celles-ci, qui — théoriquement — auraient dû rendre impossible le passage des convois de ravitaillement et de renforts allemands à travers les 100 kilomètres environ de mer qui séparaient la Norvège du continent, durent être retirées pour éviter les lourdes pertes que leur infligeait l'aviation allemande. Les avions de combat transportés par porte-avions, qui devaient assurer la protection des unités de la flotte britannique, se révélèrent inférieurs aux chasseurs de la Luftwaffe qui avaient leurs bases à terre. Les chasseurs de terre britanniques ne pouvaient intervenir : leur rayon d'action était trop court. (Signalons en passant que les forces allemandes qui se trouvaient, à un moment donné, dans une situation très précaire à Narvik, ne purent finalement se maintenir et triompher que grâce à l'interventoin de la Luftwaffe dans

les combats, et au ravitaillement — ainsi qu'aux renforts — qui leur parvinrent par la voie des airs.)

C'est pourquoi, malgré le succès initial des opérations de débarquement alliées et les espoirs qu'elles avaient suscités, la Norvège dut être abandonnée. La marine la plus puissante du monde, malgré l'aide de sa propre aviation et bien qu'il ne se trouvât en face d'elle que des forces navales presque négligeables, n'avait pas réussi à imposer le blocus à son adversaire.

2. *La bataille aérienne pour la Grande-Bretagne,*

en revanche, fut un échec pour la Luftwaffe, malgré sa formidable supériorité numérique. En effet, les Britanniques disposaient d'avions d'une supériorité qualitative telle qu'ils leur avaient déjà permis, par le « miracle de Dunkerque », de maintenir à distance quatre jours durant l'aviation allemande pendant l'embarquement du corps expéditionnaire britannique qui, sans l'intervention de la R.A.F. était presque irrémédiablement condamné à la destruction.

L'attaque aérienne allemande contre l'Angleterre était avant tout une question d'aviation de chasse. En effet, les raids de jour des bombardiers ne pouvaient s'effectuer que sous la protection de chasseurs d'accompagnement qui, eux, devaient combattre les chasseurs de la défense britannique.

Seversky estime qu'au courant de l'été 1940, l'effectif des avions de chasse en présence était — en faveur de l'Allemagne — dans une proportion de 3000 à 1200 environ. Malgré cela, en raison de l'insuffisance de l'armement défensif des bombardiers et des stukas allemands engagés au-dessus de l'Angleterre, qui ne leur permettait pas d'agir indépendamment de leurs chasseurs d'escorte, et grâce à la supériorité du « Spitfire » doté de huit mitrailleuses d'ailes et d'un blindage plus efficace, sur le Messerschmidt 109 armé de six mitrailleuses dont deux tirent à travers l'hélice et plus lent d'environ 50 km. à l'heure (Seversky dixit), la Luftwaffe fut obligée

plusieurs fois de changer de tactique en raison des pertes qu'elle essuya, et dut finalement renoncer à son attaque massive sur l'Angleterre.

Il y eut quatre phases dans la campagne aérienne de la Luftwaffe : l'attaque massive le long de la côte de la Manche, le bombardement des aérodromes des chasseurs à l'intérieur du territoire, l'attaque massive contre Londres et finalement les bombardements de nuit s'étendant sur tout le territoire.

Seversky les explique de la façon suivante : les premières attaques contre la côte furent tellement onéreuses (d'après les informations anglaises, 697 appareils dans les dix premiers jours) que la Luftwaffe réagit en attaquant les dangereux chasseurs de la R.A.F. sur leurs propres aérodromes. Vinrent ensuite les attaques diurnes qui devaient détruire Londres ; mais elles furent si coûteuses qu'elles durent bientôt être remplacées par des attaques de nuit — moins coûteuses et moins efficaces.

L'expert américain attribue cette faillite de l'offensive de la Luftwaffe au fait que les types d'avions dont elle disposait alors étaient surtout conçus comme engins d'accompagnement des troupes engagées sur terre, et non pas spécialisés pour le combat aérien. Il croit que le même nombre de bombardiers conçus selon le modèle du Focke-Wulff Condor, par exemple, auraient à ce moment mené à bien leur tâche. Il laisse entendre que l'attaque sur Londres, si elle avait été prolongée, eût pu porter des fruits très considérables.

Mais, dit-il, il faut bien comprendre que, dans ce cas, l'échec de la Luftwaffe ne doit pas être considéré comme la faillite de l'armée aérienne tout court, mais seulement comme celle de la conception allemande de la stratégie de l'air.

3. *La campagne de Crète,*

comme celle de Norvège, est un exemple de la défaite des forces navales par les forces aériennes. La Grande-Bretagne perdit

trois croiseurs. un croiseur spécialisé de défense contre avions et trois destroyers, tandis que deux autres croiseurs, deux cuirassés et quelques destroyers furent gravement endommagés. La dépense occasionnée par ces pertes équivaut au coût d'environ 5000 avions, dont une petite proportion seulement aurait suffi pour conserver l'île.

La conquête de la Crète restera un exemple classique de l'opération menée à bien grâce à la maîtrise de l'air, et uniquement au moyen de forces aériennes, y compris le ravitaillement en carburant, en vivres, en munition, le transport des renforts, bref de tout ce qui était nécessaire pour la conquête et l'occupation de l'île. L'Axe ne perdit qu'un destroyer, ce qui montre que ce ne furent pas ses forces navales qui donnèrent l'effort principal.

En revanche, il est remarquable que, malgré le grand besoin de protection aérienne des forces britanniques en Crète, aucun porte-avion n'ait été engagé. L'explication de ce fait est pourtant simple : la marine anglaise avait appris à ses dépens, en Norvège et ailleurs, que les avions portés ne sont pas de taille à se mesurer avec des chasseurs ayant leur bases à terre et que dans ces conditions les porte-avions s'exposent à un désastre presque inévitable.

4. *La campagne de Russie,*

à laquelle Seversky ne voue pas une étude particulière, le pousse cependant à des commentaires instructifs que nous relèverons en résumant ses idées stratégiques.

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Seversky estime qu'il est possible, par l'étude de la bataille de Crète qui prouva la valeur du « nouvel ordre » militaire, et celle de la bataille d'Angleterre, de déduire les principes fondamentaux de la stratégie de l'air.

La victoire de Crète a prouvé que, lorsque le but d'une opération est d'envahir un territoire dont l'agresseur est séparé par une nappe d'eau, il doit tout d'abord s'assurer la maîtrise de l'air au-dessus de ce territoire. Dans la bataille d'Angleterre, au contraire, où Seversky voit le préliminaire d'une invasion, l'agresseur ne réussit pas à acquérir la supériorité aérienne et le projet d'invasion ne put jamais être réalisé.

Seversky émet les principes généraux suivants :

1^o Il n'est pas possible de mener à bien une opération sur terre ou sur mer sans avoir conquis au préalable la maîtrise de l'espace aérien au-dessus de la région où cette opération est envisagée.

2^o Le blocus d'une nation ennemie est devenu une affaire de puissance aérienne. (C'est une leçon que la Grande-Bretagne a apprise à ses dépens, les Allemands ayant réussi, pendant un certain temps, à entraver sérieusement le ravitaillement de l'Angleterre, sans l'aide d'une flotte de guerre dont ils étaient presque entièrement dépourvus).

3^o Seule la puissance aérienne peut vaincre la puissance aérienne (cette règle s'applique aussi bien sur terre que sur mer). L'artillerie de D.C.A. les barrages de ballons et autres moyens de défense terrestre ne donnent pas une protection efficace. La perte du « Prince of Wales » et du « Repulse » en sont témoins.).

4^o L'aviation qui a ses bases à terre, est toujours supérieure à celle qui est transportée par les porte-avions de différentes catégories, car cette dernière est soumise à de lourdes servitudes techniques.

5^o Le rayon d'action de la puissance aérienne des belligérants doit égaler la plus grande dimension du théâtre des opérations.

6^o Dans la guerre aérienne, la qualité joue un rôle plus décisif que la quantité. La supériorité numérique est relative-

ment moins importante que la supériorité en blindage et en armement. Preuve en soit la bataille d'Angleterre et les premiers revers essuyés par l'aviation américaine dans le Pacifique en raison de la supériorité technique et d'armement des chasseurs japonais.

7° Le principe de l'unité du commandement, appliqué depuis longtemps sur terre et sur mer est également valable pour les forces aériennes. (Ceci s'applique particulièrement, selon Seversky, à l'organisation actuelle des forces américaines où coexistent deux armées aériennes, l'une subordonnée à l'armée, l'autre à la marine.)

8° Les forces aériennes ne doivent pas dépendre, pour leurs services de l'arrière, de moyens de transports terrestres ou maritimes beaucoup plus lents qu'elles, mais doivent disposer d'une organisation autonome de ravitaillement par air.

LES IDÉES STRATÉGIQUES DU MAJOR DE SEVERSKY

Grâce à la mise au point de l'arme aérienne, il est possible, pour la première fois dans l'histoire, de réduire une nation ennemie à l'impuissance sans avoir recours aux procédés vétustes d'invasion et de conquête mètre par mètre.

En dernière analyse, le but de la guerre est de désarmer l'ennemi, dit Seversky, se rapprochant de l'idée de Clausewitz, selon lequel la guerre est un acte de violence destiné à anéantir les forces de l'adversaire. Grâce à l'arme aérienne, l'homme dispose d'un moyen lui permettant de désarmer un adversaire de la manière la plus directe, en détruisant complètement son potentiel de guerre.

C'est pourquoi Seversky estime qu'avant d'entreprendre une campagne, il faut tout d'abord résoudre la question suivante : « S'agit-il de s'emparer du territoire de l'adversaire ou de le faire disparaître en tant que facteur économique, politique et militaire ? » Ceci le conduit à établir une distinction entre

la guerre de possession et la guerre d'élimination. Cette distinction paraît être une vérité « à la Palisse » à première vue.

Et pourtant, les Allemands, selon Seversky, n'auraient tenté de conquérir l'Angleterre en 1940 que parce qu'ils n'avaient pas réalisé qu'il était possible de la détruire sans invasion, simplement par l'emploi de moyens appropriés — une nombreuse flotte d'avions du type Focke-Wulff Condor transformés en bombardiers —. (Le F.W. Kurier répond, par exemple, à cette idée.)

La campagne de Russie

est l'exemple d'une guerre dont le but est de s'emparer du territoire ennemi. L'Allemagne, peut-on dire, fait la guerre en Russie surtout pour s'approprier des matières premières et des ressources naturelles de ce pays. C'est pourquoi l'aviation, dans cette campagne, n'a guère eu recours à des bombardements de destruction sur une grande échelle, mais s'est bornée à la destruction d'objectifs tactiques.

La guerre de possession est évidemment infiniment plus coûteuse en hommes et en matériel que la guerre de destruction, et ses risques augmentent à mesure que le conquérant s'éloigne de ses bases et que ses lignes de communication s'étirent. (Jeu de la loi du renversement des forces de Clausewitz.)

La guerre dans le Pacifique.

Seversky estime qu'il serait extrêmement coûteux de faire, dans le Pacifique, une guerre de possession en vue de reconquérir, en les grignotant peu à peu, les bases que les Japonais y ont établies. Il compare le Japon à une pieuvre gigantesque qui étendrait ses tentacules sur tout l'hémisphère austral et suggère que le Pacifique serait justement le théâtre d'opérations rêvées pour une guerre de destruction. En effet, la presqu'île de l'Alaska qui, selon lui, est la position-clef du Pacifique, se trouve à environ 3000 milles (4800 km.) du cœur du Japon, et à bonne portée des bombardiers géants actuels dont le rayon

d'action est de près de 8000 milles (12 800 km.) ; il suffirait donc de frapper au cœur de la pieuvre avec une flotte aérienne appropriée dans le but de la détruire, ce qui provoquerait le dessèchement des tentacules.

CONCLUSION

Les théories du major de Seversky, dès la publication de son livre, rencontrèrent aux Etats-Unis un très grand succès de popularité. Leur simplicité et le fait qu'elles reposaient sur l'emploi, sur une échelle gigantesque, d'un moyen mécanique très populaire aux Etats-Unis, en faisait une solution particulièrement américaine du problème de la guerre. Elles éveillèrent même l'intérêt du monde entier, et firent l'objet de nombreux articles de journaux.

Il serait intéressant de les examiner à nouveau maintenant, en les considérant dans la perspective des événements qui se sont déroulés depuis 1942. Mais ceci allongerait trop cet article. Nous ne pouvons que tenter d'esquisser une conclusion.

Constatons tout d'abord deux choses : Les idées de Seversky n'ont jamais encore été mises vraiment en pratique et l'arme aérienne, qui a été jusqu'à maintenant la plus près de les réaliser n'est pas celle des Etats-Unis mais celle de la Grande-Bretagne.

C'est sans doute, comme nous le disions au début de cet article, en raison du conservatisme des chefs militaires formés selon des méthodes plus anciennes, et parce qu'elles portent atteinte à l'importance d'autres armes, que les idées de Seversky n'ont pas pu être réalisées intégralement.

Mais il n'est pas exagéré de dire également que les vues de l'expert américain sont trop extrêmes pour ne pas être en même temps trop théoriques. La réalité, ici comme ailleurs, tend à se révéler infiniment plus complexe que toutes les théories et les faits même ont montré qu'il n'était pas chose aisée pour l'un ou pour l'autre des belligérants en présence d'acqué-

rir la supériorité absolue de l'air sur ses adversaires. La guerre aérienne — surtout depuis l'intensification des attaques contre l'Allemagne — donne le spectacle d'une lutte entre les moyens d'attaque et de défense qui rappelle par ses grandes lignes l'évolution de la guerre maritime, et celle plus récente de la guerre des chars, toutes deux caractérisées par la lutte entre la puissance de perforation des armes et la résistance des blindages, plus ou moins influencée par le jeu du facteur « vitesse ».

L'introduction d'une nouvelle arme ou d'une nouvelle tactique par l'un ou l'autre des adversaires en présence lui donne une supériorité momentanée, bientôt combattue par l'augmentation des blindages, par l'apparition d'un nouveau prototype ou par l'adoption d'une tactique appropriée.

Une victoire foudroyante d'un côté ou de l'autre n'est donc guère possible.

La stratégie britannique de l'air semble être fondée sur l'acceptation de ces faits. Elle s'est tout d'abord fixé deux buts, que la R.A.F., assistée par les unités américaines, a poursuivis méthodiquement et simultanément. Le premier est la destruction de l'industrie — surtout de l'industrie de guerre — allemande en vue de paralyser l'appareil de production de guerre du Reich, par des attaques contre les centres de production et ceux qui fournissent les matières premières indispensables. La deuxième est l'anéantissement du réseau ferroviaire du Reich et de pays occupés, afin de paralyser les transports nécessaires au ravitaillement des armées, par des attaques dirigées contre les points de jonction ferroviaires importants et par la « chasse aux locomotives » pratiquée par des escadrilles spécialisées de la R.A.F.

Comme les résultats escomptés de la réalisation de ce plan ne venaient pas assez vite, les attaques aériennes — encore ostensiblement dirigées contre les usines et les quartiers industriels des villes qui en font l'objet — furent peu à peu étendues aux villes toutes entières en vue de briser la « résistance morale » de l'adversaire. Je tiens à souligner que je n'examine cet aspect

particulier de la conduite de la guerre qu'au point de vue militaire, et que je m'abstiens de porter des jugements d'ordre moral à ce sujet. Il y a là l'aboutissement logique des principes de la guerre totale.

Le fait que ce ne sont pas les Américains mais la R.A.F. qui procède surtout à ces bombardements, doit sans doute être attribué à la plus grande habitude que cette dernière a acquise des opérations de nuit rendues nécessaires par le progrès de la tactique allemande de défense contre les incursions aériennes.

Le bombardement massif des villes ne semble pas, pour le moment, réussir à briser la force de résistance morale du peuple allemand. Celle-ci est étayée par une propagande très soigneusement orchestrée et attentive aux moindres fluctuations de l'opinion, et elle s'appuie sur une police et des organes de surveillance dont l'organisation est un modèle du genre. Elle trouve également sa source dans le dévouement du peuple allemand à sa patrie — dévouement dont l'histoire reconnaîtra toute la grandeur. Enfin, il ne faut pas oublier que la population des villes bombardées jusqu'à maintenant ne représente qu'une petite proportion de celle de l'Allemagne entière. En outre ces bombardements, en atteignant sans distinction toutes les classes sociales, et en supprimant les situations privilégiées, tendent à créer un sentiment profond de solidarité.

Ces constatations nous conduisent de nouveau à la question principale soulevée par les idées du théoricien américain : la guerre peut-elle être gagnée au moyen de la force aérienne ? Avant d'essayer d'y trouver réponse, il conviendrait de préciser le sens de l'expression « la victoire ». A notre avis, le facteur qui détermine l'issue d'un conflit est avant tout d'ordre psychologique. Le vainqueur est celui qui, le premier, réussit à briser la volonté de résistance de son adversaire et à l'obliger à abandonner la lutte. Les moyens utilisés pour atteindre ce résultat important peu pourvu qu'il soit atteint, et jusqu'à maintenant, si l'on peut dire que l'arme aérienne a

certainement contribué à le préparer, il faut également ajouter qu'elle n'a été qu'un seul des divers moyens qui contribuent, pour les Alliés, à le réaliser.

La destruction des villes peut réduire une forte proportion de la population d'une nation à une vie primitive — sans pour cela briser un moral solidement maintenu, à moins que la déroute des armées nationales — et non pas leur retraite selon un plan stratégique préétabli — ne se produise.

Il nous semble que la conquête du terrain national défenseur reste pour l'attaquant une condition indispensable, au point de vue psychologique, de la victoire.

Il est parfaitement concevable que seule la présence de troupes d'occupation puisse faire comprendre à un peuple dont la volonté de résistance n'est pas brisée, qu'il est vaincu. Mais même cette mesure extrême ne suffit pas toujours à briser la volonté de résistance du vaincu.

En conclusion, nous dirons que la réalisation technique des idées de Seversky nous paraît très difficile et que ses conceptions ne tiennent peut-être pas suffisamment compte du rôle du facteur psychologique dans la guerre actuelle.

CLAUDE VAN MUYDEN, Plt.
