Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 100 (1955)
Heft: 9

Artikel: Puissance navale et guerre terrestre
Autor: Bauer, Eddy
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342682

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: 14.07.2025

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

100e année N° 9 Septembre 1955

REVUE MILITAIRE SUISSE

Rédaction-Direction : Colonel-brigadier **Roger Masson**
Rédacteur-Adjoint : Major **Georges Rapp**
Administration : Lt-colonel **Ernest Buetiger**
Editeurs et expédition : Imprimeries Réunies S. A., av. Gare 33, Lausanne
(Tél. 23 36 33 — Chèq. post. II. 5209)
Annonces : Publicitas S. A., succursale, rue Centrale 15, Lausanne

ABONNEMENT : **Suisse :** 1 an Fr. 12.— ; 6 mois Fr. 7.— ; 3 mois Fr. 4.—
Etranger : 1 an Fr. 15.— ; 6 mois Fr. 8.— ; 3 mois Fr. 4.50
Prix du numéro : Fr. 1.50

Puissance navale et guerre terrestre

Le dernier volume que nous devons à la plume féconde du vice-amiral Pierre Barjot tient beaucoup plus que nous promet son titre [1], car il ne traite pas seulement de la marine de guerre et des divers problèmes que lui propose la conquête de l'énergie atomique. Il nous apporte effectivement un exposé magistral de la stratégie intercontinentale dans le sens le plus élevé du terme. Mais, quelle que soit l'ardeur de son imagination, le commandant de l'escadre française de la Méditerranée n'est pas homme à se perdre dans les nuages élevés de l'abstraction ; son œuvre ne cesse — comme il se doit, mais comme on ne le fait pas toujours — de se référer aux données de l'histoire et aux acquisitions les plus récentes de la technique.

A ces titres divers, ce volume mérite d'intéresser l'officier suisse. Une troisième guerre mondiale d'ici aux environs de 1965, présenterait, à n'en pas douter, les mêmes caractères essentiels que les deux précédentes, à savoir que la décision sur le théâtre européen des opérations dépendrait essentiellement, en ce qui concerne, tout au moins, la coalition occidentale,

[1] Vice-amiral Pierre Barjot : *Vers la marine de l'âge atomique.* — Bibliothèque de la Mer ; Amiot-Dumont, Paris, 1955.

du sort de la campagne dont ses communications maritimes formeraient l'enjeu dans l'Atlantique et dans la Méditerranée. Remarquons, en avançant cette vérité d'évidence, que le belligérant continental jouit à cet égard d'un avantage certain par rapport à ses adversaires périphériques ou maritimes : la victoire de ses forces aéronavales lui donnant tout, alors que l'écrasement de celles-ci ne fournirait à ses ennemis que l'occasion ou la possibilité de la victoire terrestre.

En 1917, de même qu'en 1942, la victoire des sous-marins allemands eût entraîné de manière inéluctable la victoire de l'Allemagne et de ses alliés ; leur défaite, l'année suivante, n'a pas épargné aux Foch, aux Eisenhower et aux Montgomery, les longues et coûteuses campagnes terrestres de 1918 et de 1944/45.

Il n'en reste pas moins vrai, comme le démontre l'amiral Barjot, que la prédominance de l'esprit continental au sein du Haut commandement allemand compromit puis annula les succès remportés par la *Wehrmacht* durant les deux premières années du conflit. Dans un pays aussi dénué de toutes ressources naturelles que la Libye, les hauts et les bas de la campagne terrestre suivent à quelques semaines de distance les succès et les échecs du ravitaillement de l'armée axiste, à travers le canal de Sicile. En novembre 1941, sur près de 80 000 tonnes chargées en Italie, il en parvint un peu moins de 30 000 en Afrique, et Rommel dut abandonner le siège de Tobrouk, pour se replier sur la position d'El-Agheïla-Marada. En revanche, durant le premier semestre 1942, le pilonnage de Malte et l'affaiblissement de l'escadre britannique de la Méditerranée réduisent ces pertes à peu de chose : aussitôt, Rommel reprend du poil de la bête, reconquiert Benghazi (28.1.42), écrase Ritchie à Bir Hakeim, s'empare de Tobrouk (21.6.42).

C'est ici qu'intervient la péripétie. Il avait été bien entendu, entre les deux alliés de l'Axe, que Rommel ne dépasserait pas Tobrouk, et qu'on déclencherait le 1er août suivant l'*Opération « Hercules »*, destinée à faire tomber Malte. Mais le nouveau maréchal allemand crut pouvoir exploiter sans désemparer

sa brillante victoire jusqu'au canal de Suez, et Hitler imposa ce point de vue à la faiblesse de Mussolini, lequel, à son tour, l'imposa à l'inconsistance de son chef d'état-major général, le général Ugo Cavallero, qui avait déclaré pourtant, quelques semaines auparavant : « Tobrouk - le Nil, sans reprendre haleine, c'est de la poésie ! » En fait, Rommel échoua le 2 juillet, devant le goulot d'El Alameïn. Le 31 août suivant, il repartait à l'attaque, mais entre temps, Malte n'étant plus neutralisée, 25 % du matériel et 41 % du carburant destinés au vainqueur de Bir Hakeim, s'étaient perdus entre l'Italie et l'Afrique.

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que l'*Opération « Sonnenblume »* qui devait lui donner Alexandrie, Le Caire et Suez, se soit soldée, le 4 septembre, par un coûteux échec pour les armes de l'Axe. Mais si les Italiens, au mois d'août 1942, avaient tout de même réussi à décharger 22 500 tonnes d'essence à Tripoli, Benghazi et Tobrouk, ce chiffre tomba à 12 308 tonnes en octobre, d'où, le 5 novembre, l'inéluctable et irréparable défaite d'El Alameïn. Rommel, dans ses souvenirs, ne semble pas avoir compris qu'il fut lui-même l'artisan de sa déconvenue, faute d'avoir traité le problème de Malte, au moment où la situation permettait de lui apporter une solution aux moindres frais.

La campagne de Russie aurait-elle pris un autre cours, si Hitler avait mis la main sur Mourmansk ? L'auteur démontre à tout le moins que, malgré les avis de l'amiral Raeder, le Fuehrer n'accorda jamais à cet objectif l'importance qu'il méritait. Remarquons, d'autre part, qu'il renonça, de propos délibéré, à s'emparer de Leningrad. La possession de ce grand port lui aurait donné la possibilité de ravitailler une partie de ses armées par la voie maritime, et, moyennant quelques brise-glace, de soustraire ses communications aux servitudes de l'hiver russe. Songeons ici qu'un seul cargo de 6000 tonnes pouvait charger à cette époque 150 chars légers et 50 chars lourds, soit le matériel chenillé d'une *Panzer*.

* * *

Dans l'attaque des communications alliées, les forces navales de l'Axe et du Japon ont détruit 21 millions de tonnes à leurs adversaires, dont 14,5 millions reviennent à l'arme sous-marine. Si ce péril qui pesait sur la stratégie anglo-saxonne fut finalement écarté, ce fut, pour une bonne part, grâce aux fautes commises par les agresseurs. En Allemagne, comme en Italie, les flottes ne disposaient d'aucune aviation organique à proprement parler. Aussi bien, sauf quelques exceptions, durent-elles se borner à leurs propres moyens pour combattre. L'appui qu'elles reçurent du haut du ciel, faute de liaisons aéronavales bien assurées, fut généralement tardif, insuffisant et inefficace. Certes, l'amiral Barjot se pose ici en marin, partisan résolu de l'aéronavale et du porte-avions, mais il n'en démontre pas moins que Goering fit de la *Luftwaffe* sa chasse gardée, et qu'en Italie, l'*aeronautica* n'était nullement entraînée à collaborer avec la marine.

La doctrine de l'« air intégral » conduisit Mussolini à renoncer à entreprendre des porte-avions ; la possession des bases aériennes de Sardaigne, de Sicile, des Pouilles, de Cyrénaïque et du Dodécanèse lui semblait l'autoriser à cette économie. L'expérience de la bataille du Cap Matapan (28.3.41) l'amena à reviser ce point de vue et à ordonner la transformation en porte-avions des deux paquebots rapides *Augustus* et *Roma* qui furent rebaptisés *Aquila* et *Sparviero*, mais quelque urgence qu'on ait mis à cette refonte, le 8 septembre 1943, ces deux puissantes unités de combat n'avaient pas encore pris la mer, et le traité de paix du Luxembourg en ordonna la démolition.

En Allemagne, le 8 décembre 1938, on lançait à Kiel un premier porte-avions qui reçut le nom évocateur de *Graf Zeppelin* ; si l'on songe que les trois porte-avions britanniques *Illustrious*, *Formidable* et *Victorious*, lancés respectivement les 5 avril, 17 août et 14 septembre 1939, entrèrent en service entre mai 1940 et mai 1941, on doit admettre que rien n'empêchait Hitler de doubler son malheureux *Bismarck* d'un bâtiment de ce type. Auquel cas, ce cuirassé de 42 000 tonnes n'eût pas été coulé à sa première croisière (27.5.41), car les *Messer-*

schmitt ME 109 F de son compagnon d'arme n'eussent fait qu'une bouchée des avions-torpilleurs *Swordfish* (150 kmh. !) qui l'estropièrent, cependant que ses *Stukas* auraient fait mouche sur la flotte adverse, comme ils le faisaient au même moment dans les eaux crétoises.

Mais Hitler avait ordonné la suspension de la construction du *Graf Zeppelin* en date du 29 avril 1940, et l'on abandonna pareillement la construction du porte-avions « B » du programme 1936 et des « C » et « D » dont le montage avait commencé un peu avant l'ouverture des hostilités. Par ailleurs, on renonça à transformer en vue de la même mission le croiseur lourd *Seydlitz*, ainsi que les paquebots *Europa*, *Gneisenau* et *Potsdam*. Ce faisant, de l'avis de l'auteur, Hitler se priva des services qu'auraient pu lui rendre de redoutables corsaires de surface.

Or, si la flotte du Reich dut se passer de l'appui d'une aviation organique, la *Luftwaffe*, qui devait constituer l'outil universel de la *Wehrmacht*, sous les ordres de l'incapable et vaniteux Hermann Goering, ne fit rien d'utile pour suppléer à cette lacune. Le grand amiral Raeder ne disposa jamais des escadrilles qui lui avaient été promises au nombre de 41 ; en 1941, les maigres moyens qui lui étaient demeurés furent subordonnés à la 3e *Luftflotte*, c'est-à-dire soustraits à son autorité, puis l'aéronavale du IIIe Reich fut purement et simplement supprimée par décision du 4 avril 1942.

Somme toute, dans la lutte à mort engagée contre les communications maritimes de la coalition anglo-saxonne, les *U-boote* de l'amiral Doenitz firent cavalier seul ou quasiment ; dans la plupart des cas, en effet, l'aviation ne fut en mesure de leur fournir ni appui, ni même renseignements, faute de personnel et de matériel adéquats. En 1943, les sous-marins quittant leurs bases de Bordeaux, Rochefort, La Palisse et Lorient ne pouvaient plus gagner en surface leur secteur de course; il est clair, toutefois, que les appareils du *Coastal command* de la R.A.F., qui les maintenaient en plongée, ne se seraient pas mesurés à leur avantage avec la chasse allemande. Or, toutes

les fois que la *Luftwaffe* a apporté sa collaboration aux sous-marins, les résultats ont été excellents : ainsi les escadrilles d'avions torpilleurs basés sur le Nord de la Norvège et qui, à maintes reprises, décimèrent les convois de Mourmansk ; ainsi, la poignée de *Focke Wulff* « *Kondor* » qui opéraient au large de l'Irlande et du Portugal, guidant les *U-boote* et facilitant leur mission.

Mais ces cas constituèrent l'exception ; aussi bien ne servit-il de rien aux Allemands d'engager 1098 sous-marins entre le 2 septembre 1939 et le 8 mai 1945, puisque la carence de l'aviation du Reich permit à la contre-offensive aéronavale des Anglo-américains, toujours mieux organisée, équipée et dirigée, de régler leur compte à 781 d'entre eux. C'est ce qu'a reconnu le grand amiral Raeder devant les assises internationales de Nuremberg, quand il déclarait : « l'aide insuffisante apportée aux *U-boote* par l'aviation fut le résultat d'un sabotage conscient et criminel de la part de Goering. » Plus engagé vis-à-vis du régime, l'amiral Doenitz, son successeur à l'O.K.M., a mis plus de modération pour exprimer la même opinion.

Peut-être nous objectera-t-on qu'à partir du 22 juin 1941, la bataille de l'Atlantique ne représentait plus pour Hitler et pour l'O.K.W. qu'un théâtre secondaire des opérations. Il n'empêche qu'il a cru pouvoir neutraliser les puissances maritimes à l'aide de ses seuls sous-marins, secondés par quelques corsaires de surface, et que cette conception étriquée de la guerre intercontinentale n'a pas borné ses funestes conséquences au seul élément liquide.

Le plan d'opération « *Barbarossa* » jeta 145 divisions allemandes à l'assaut de l'Union soviétique. Hitler en laissait derrrière lui 60 (Norvège : 12 ; Danemark : 1 ; Hollande, Belgique, France : 38 ; Libye : 2 ; Balkans : 7). Le colonel-général Guderian, auquel nous empruntons ces données, estime que, dans la situation du moment, on traita la Norvège et l'Ouest avec une absurde prodigalité, et l'on est porté à lui donner raison. Mais trois ans plus tard, c'est bien pis. Si nous nous reportons aux éléments réunis dans l'ouvrage « The Struggle for

Europe », du regretté Chester Wilmot, sur un total de 296 grandes unités, le front de l'Est n'en absorbe que 163 ; il n'a donc gagné que 11 % par rapport au 22 juin 1941, alors que, face aux alliés en Italie, et en prévision d'un débarquement ennemi en France et en Norvège, l'O.K.W. a dû immobiliser une centaine de divisions. Que si l'Italie, pour les raisons que nous avons dites, n'avait pas dû abandonner le champ de bataille, Hitler ne se serait pas vu contraint d'en investir encore une vingtaine dans les Balkans, et nous ne tenons pas compte dans cette statistique des huit divisions perdues dans la débâcle de l'Afrique du Nord.

D'où l'on conclura valablement que la défaite aéronavale subie par les puissances de l'Axe en Méditerranée et sur l'Atlantique a étendu ses conséquences jusqu'en Ukraine et en Russie blanche ; indirectement, par les détachements qu'Hitler se vit contraint de consentir, mais directement aussi, la maîtrise des mers permettant aux puissances anglo-saxonnes d'augmenter leur aide à la Russie.

Il y a plus. Dans la mesure, en effet, où les Occidentaux reprennent la domination de leurs communications maritimes, dans cette même mesure, l'aviation stratégique des Anglo-américains porte à l'industrie du Troisième Reich des coups toujours plus redoutables. Assurément, les bombardiers quadrimoteurs *Forteresse volante B 17* ou *Liberator B 36* gagnaient par air leur secteur d'engagement, mais les bimoteurs et les chasseurs d'escorte étaient incapables de cette performance. Considérons parallèlement les servitudes logistiques créées par cette campagne de destruction impitoyable. Si la navigation n'avait pas réussi à les satisfaire en dépit des *U-boote*, les décisions d'Anfa (janvier 1943) seraient demeurées de grotesques rodomontades.

* * *

Durant l'année 1942 qui marqua l'apogée de l'offensive allemande sur tous les théâtres d'opérations, les alliés occidentaux perdirent au total 1494 bâtiments de commerce,

jaugeant ensemble 7 460 194 tonnes, alors que les 28 mois précédents leur en avaient déjà coûté 6 080 000. Il est clair que la guerre eût été perdue pour eux, si le rythme de ces destructions s'était accéléré, voire même simplement maintenu au niveau de 1942, car ce n'étaient pas seulement des moyens de transport qui disparaissaient, c'était aussi leur chargement d'armes, de munitions, de matières premières, d'approvisionnements, d'essence.

Or, en 1943, malgré un premier trimestre encore très dur (226 unités ; 1 328 794 tonnes), ces chiffres ne cessent de fléchir pour atteindre le 31 décembre ceux de 559 bâtiments et de 3 140 779 tonnes. Parallèlement, le chiffre des sous-marins allemands détruits ne cesse de s'accroître :

— 1er semestre 1942 : 20 } 88
— 2e semestre 1942 : 68 }
— 1er semestre 1943 : 107 } 223
— 2e semestre 1943 : 116 }

auxquels on ajoutera 24 sous-marins italiens pour 1942 et 36 pour les neuf premiers mois de 1943.

Comme de juste, l'amiral Doenitz chercha la parade, et l'on vit apparaître l'année suivante le *Schnorchel* qui permettait aux *U-boote* de demeurer presque indéfiniment immergés. Reste, toutefois, qu'ils devaient se contenter d'opérer à six nœuds (11 kmh.) au lieu des 16 ou 17 (29,6 ou 31,4 kmh.) que leur permettait la navigation en surface, et leur rendement tactique s'en ressentit gravement. Aux dires de l'auteur, en février 1945, sur 120 unités disponibles dont 81 à la mer, on n'en comptait que 17 dans leurs secteurs d'opération, le reste, soit plus de 50 %, se trouvant en transit aller ou retour. Avant l'intervention du *Schnorchel*, dont l'effet se combine avec celui de la perte des bases françaises, ce chiffre était de 23 % seulement.

Il fallait trouver autre chose, et c'est ainsi que dans les derniers mois de la guerre, on vit apparaître de nouveaux types d'*U-boote* évoluant dans les profondeurs à des allures que soutenaient bien rarement en surface leurs prédécesseurs de

1940. Par ailleurs, pouvant s'immerger jusqu'à 150 ou 200 mètres, ils étaient peu sensibles aux grenades ordinaires. Si la défaite totale du Troisième Reich n'était pas intervenue sur terre, avant qu'ils pussent peser en grand nombre sur les opérations, il n'est pas douteux que la bataille pour les communications maritimes n'eût posé de nouveau aux deux alliés de l'Atlantique toute une série de problèmes techniques et tactiques aussi ardus que désagréables.

Comme on l'a dit précédemment, en 68 mois d'opérations, la flotte allemande a perdu du fait de ses adversaires 781 sous-marins. Sur ce total, 62 seulement, soit 8 %, ont été détruits à l'ancre ou sur leurs chantiers de construction. D'où l'on peut conclure que les bombardiers américains et anglais auraient pu s'abstenir de ravager Brest, Lorient et Saint-Nazaire, la grande majorité des *U-boote* mis hors de combat dans ces conditions l'ayant été dans les ports allemands entre novembre 1944 et mai 1945.

Si l'on tient compte de 23 d'entre eux, péris sur les mines, au sortir de leurs bases (3 %), on voit que 89 % des succès alliés ont été remportés en pleine mer et sont à partager entre l'action des sous-marins et des patrouilles de surface, et celle de l'aviation. Quant à cette dernière, qui revendique à son profit 336 destructions (43 %), elle a procédé selon deux méthodes: Dès l'origine par patrouilles systématiques au-dessus des zones d'opérations de l'ennemi, et ce système a donné au *Coastal command* de la R.A.F., basé sur la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, 246 *U-boote*, soit une moyenne de 3,5 par mois. Puis, depuis le printemps 1943, à l'aide de porte-avions d'escorte dont les appareils décollaient sur demande. En 22 mois d'opérations, cette seconde méthode a donné 58 sous-marins aux groupes de chasse et de destruction dont le porte-avions formait le noyau central, soit un peu moins de 3 par mois.

Vingt bâtiments de ce type, armés de 400 avions, ont participé à cette lutte sans merci, alors que l'aviation côtière engageait 1500 appareils. Si l'on songe aux frais d'infrastructure

nécessités, du Groenland au Brésil, pour la défense de l'Atlantique, il faut admettre, avec l'amiral Barjot, que le porte-avions d'escorte s'est largement payé.

* * *

L'auteur étudie pareillement ce que fut la participation des flottes antagonistes aux opérations terrestres d'Europe et du Pacifique. C'est un fait historique que toutes les opérations amphibies, même tentées de vive force, ont réussi au cours de cette dernière guerre, depuis le débarquement d'Afrique du Nord (8.11.42) jusqu'à celui d'Okinawa (26.3.45), alors qu'amiraux et généraux de l'entre-deux-guerres conservaient un souvenir plutôt décevant de l'aventure des Dardanelles.

Ce succès s'explique parce que les flottes ont perfectionné leurs matériels classiques, parce qu'elles en ont créé d'autres, spécialisés à cette mission, et parce qu'elles sont devenues aéronavales. En 1915, les cuirassés alliés bombardèrent les batteries turques des Dardanelles avec les mêmes projectiles dont ils usaient contre leurs congénères, et sans disposer d'aucun poste d'observation terrestre, d'où la médiocrité des résultats. En Sicile, à Salerne, à Anzio, en Normandie et dans le Pacifique, destroyers, croiseurs et bâtiments de ligne avaient, pour tous les calibres, des obus spécialement fabriqués pour l'appui des troupes débarquées auxquelles ils envoyaient de véritables détachements de liaison IFA, bien entendu munis de tous les appareils de transmission adéquats. Aussi bien M. Rudolf Boehmler, dans son excellent volume sur Monte-Cassino, a-t-il pu écrire, concernant la crise de Salerne (10.9.43) : « Seules l'aviation de Tedder et l'artillerie navale de Cunningham épargnèrent à la 5e Armée américaine le « Dunkerque » que lui préparait la 10e Armée allemande ». En Normandie, le cuirassé britannique *Rodney* bombarda, à l'aide de ses 406 mm., les ponts de Thury-Harcourt à quelque 40 kilomètres de la côte.

Voilà pour les perfectionnements ; quant aux créations, les Anglo-américains ont improvisé de toutes pièces, et sans

référence à aucun précédent, tout le matériel de la guerre amphibie, depuis le char rendu étanche (*D.D. tank*) jusqu'aux bâtiments d'état-major, hérissés d'antennes radar et munis de moyens de transmission très puissants ; ainsi donc, avant le débarquement, cependant que l'aviation tactique et les canons de la flotte lui aplanissent la voie, la division, à quelques kilomètres de la côte, a déjà pris son dispositif d'attaque dont le premier échelon est ordinairement constitué par les *DUKW* ou chars amphibies. Dans sa progression vers le rivage, elle est encore appuyée par le feu de ses LSS qui tirent jusqu'à 3500 m. des salves de 800 roquettes.

Si l'on songe qu'il a été construit aux Etats-Unis, à partir de décembre 1941, 1052 LST de 1490 tonnes à pont-levis et 869 LCI de 250 tonnes, capables de charger une compagnie d'infanterie avec ses armes lourdes, on admettra avec nous, sans qu'il nous soit nécessaire de présenter l'inventaire complet de ces moyens de débarquement, que, ce faisant, les Anglo-américains ont véritablement renouvelé les principes de la stratégie.

D'autant plus que les porte-avions ont donné des ailes à toutes les marines dignes de ce nom. Avec beaucoup de sens, l'amiral Barjot s'élève contre l'opinion courante en 1940 et 1941 et selon laquelle l'aviation embarquée serait incapable de se mesurer avec l'aviation terrestre. Il est clair que les *Sea Gladiator* du malheureux porte-avions *Glorious* qui opérèrent en Norvège, étaient de pauvres machines, mais, l'année suivante, lors de la campagne de Grèce, les *Gladiator* de la R.A.F. ne firent pas meilleure figure en face de la *Luftwaffe*. C'est aussi, comme il le démontre avec pertinence, que la *Fleet Air Arm*, sacrifiée au mirage de l'« air intégral », ne comprenait que 170 machines, la plupart démodées, dont 12 chasseurs (!) pour 7 porte-avions, alors qu'à la même époque les 9 porte-avions du Mikado en chargeaient 520, tous modernes, dont 160 chasseurs.

En 1943, la situation se renverse dans le Pacifique. Les batailles de l'année précédente ont coûté 6 bâtiments de ce

type à la flotte nippone, alors que l'aéronavale américaine est en plein essor. L'amiral Koga, successeur du fameux Yamamoto, crut pouvoir surmonter la crise menaçante, en distribuant son aviation dans les « porte-avions incoulables » de ses îles-aérodromes. Il perdait de vue qu'il lui aurait fallu trois fois plus d'avions qu'il n'en possédait, pour justifier ce système de dispersion, car ces points d'appui étaient incapables de se soutenir les uns les autres. D'autre part, il se démontra à l'expérience que le ravitaillement des effectifs aériens existants, encore qu'ils fussent insuffisants, dépassait les capacités logistiques du Haut Commandement japonais. Ce système était donc vicieux de tous points.

Ceci étant, les Américains écrasèrent les hérissons aéro-terrestres de leurs ennemis, par concentrations successives de leur aéronavale, réalisant, de cas en cas, une écrasante supériorité locale. Cependant que les chasseurs des porte-avions d'escadre se chargeaient de l'interception, et que leurs bombardiers neutralisaient les bases adverses les plus proches de l'objectif, les appareils des porte-avions d'escorte fournissaient l'appui direct au corps de débarquement, de compte à demi avec l'artillerie de l'escadre de soutien. C'est ainsi que de Tarawa (novembre 1943) les Américains se frayèrent irrésistiblement leur chemin à travers le dispositif japonais du Pacifique, pour débarquer à Okinawa, le 1er avril 1945.

La conquête de cette dernière île, la principale des Riou-Kiou, sonna le glas de la puissance japonaise. L'amiral Nimitz lui consacra sa 8e Armée qui encadrait le 3e C.A. de *Marines* et le 24e C.A. (1re, 2e, 6e D.I. de *Marines*, 7e, 27e, 77e, 96e D.I.). L'appui direct de 10 cuirassés anciens, de 14 porte-avions d'escorte faisant décoller 564 machines, de 13 croiseurs lourds et légers, de 23 destroyers, assura le succès du débarquement. Le convoi et le soutien, placés sous les ordres de l'amiral Turner, le grand spécialiste américain de la guerre amphibie, totalisaient de la sorte 1213 bâtiments de guerre et de transports, grands et petits, montés par 451 866 officiers, sous-officiers, marins et soldats.

Ajoutons, à ces moyens formidables, ceux des *Task forces* 57 et 58 qui assuraient la protection de l'opération ; ils comprenaient 9 cuirassés rapides, 19 porte-avions d'escadre (1169 appareils), 15 croiseurs et 54 destroyers. En face d'un pareil déploiement, l'on admettra que l'amiral Nimitz devait l'emporter, quelle qu'ait été la ténacité d'un adversaire qui n'hésita pas à sacrifier 131 000 tués, 16 bâtiments de guerre et 2015 avions avant de s'avouer vaincu. Au prix de 767 appareils, l'aéronavale américaine, renforcée par 250 chasseurs et bombardiers légers de la *Fleet Air Arm* britannique, l'emporta nettement sur l'aviation terrestre nippone. Certes, elle bénéficia de la collaboration des *Air forces* du général Arnold, mais dans les premiers jours de cette dernière bataille elle fut seule à pouvoir fournir son « ombrelle aérienne » et l'appui de ses feux aux fantassins de la 8e Armée.

En Europe, comme dans le Pacifique, la mer a donc démontré qu'elle était capable de vaincre la terre dans le rayon d'efficacité de l'artillerie navale et de l'aviation embarquée.

(A suivre) Major EDDY BAUER

L'armée de milice, ses caractéristiques

L'adaptation de notre défense nationale aux armes atomiques donne lieu actuellement à des études très poussées, que le Chef du Département militaire fédéral a publiquement mentionnées dans une récente conférence à la Société suisse des officiers [1]. A quelles conclusions, et surtout à quelles décisions conduiront ces travaux ? Affecteront-ils la base même de notre armée de milice ? Bien qu'on ne semble pas

[1] « Revue Militaire Suisse », juillet 1955.