

Chronique militaire

Autor(en): **Naef, Ernest**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **7 (1940-1941)**

Heft 2

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-362774>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Kräfteinsatz 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 Mindesteinsatz 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 begleitend sein bei unserer In-
struktion.

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 com-
bat longuement préparé, mis au point, et finale-
ment réalisé. Cette évolution s'inscrit dans les an-
nales de ce que l'on dénomme l'art de la guerre. En
raison de son rayon d'action, de la sûreté techni-
que 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 multi-
plier ses moyens de défense, à les immobiliser
localement ou régionalement, à faire face à d'in-
nombrables 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 dé-
ployer ses moyens de feu, ses organismes de com-
bat, 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 anti-
aérien, d'organiser l'escorte des vaisseaux de com-
merce. Dans les ports, les bateaux au mouillage,
même les bâtiments légers, torpilleurs et sous-
marins, constituent des cibles aux bombes aérien-
nes, 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 cer-
tainement à l'épreuve la doctrine qui affirmait
que toute décision, en guerre, ne pouvait être ob-
tenue 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 aujour-
d'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'in-
nombrables questions pour le Service des arrières,
à plus forte raison la guerre aérienne livrée à la
cadence actuelle, crée-t-elle de multiples difficul-
tés dont la solution ne souffre aucun retard. Il
convient de repourvoir aux pertes, de parer à la
destruction des aérodromes, d'assurer les répara-
tions de milliers d'avions et de moteurs. Mais la
puissance aérienne n'est pas uniquement fonction
du nombre des escadrilles et des appareils en ser-
vice disponibles. Elle dépend directement du ren-
dement de l'industrie, de la préparation et de l'en-
traînement tant du personnel technique, que du
personnel navigant.

L'effort que représente une telle organisation
est extraordinaire. Dans le seul cadre du person-
nel, il faut disposer d'un réservoir presque in-
épuisable de pilotes habiles, entraînés sur des
appareils modernes, de navigateurs, de radio-
télégraphistes, de mitrailleurs spécialement for-
més, 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 bombar-
dements, 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 im-
mense travail n'est point et ne doit pas être inter-
rompu 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 troupes 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 5^e 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'atterrissage 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.