

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 88 (1943)
Heft: 10

Artikel: Bombardements aériens
Autor: Anker, T.F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342214>

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: 15.03.2025

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

Bombardements aériens

Dans un article de fond du *Giornale d'Italia*, M. Gayda, le rédacteur en chef bien connu de ce journal, s'élève contre l'affirmation anglaise selon laquelle le général italien Giulio Douhet serait le promoteur de la guerre aérienne totale. Il concède, il est vrai, que celui-ci a énoncé en 1921 dans son ouvrage fondamental « *Il Dominio dell'Aria* » — œuvre publiée sous les auspices du ministère de l'air italien — les principes théoriques de la guerre aérienne. Toutefois, argumente M. Gayda, ce seraient les Anglais et les Américains qui auraient développé la guerre aérienne de destruction scientifique jusqu'à son stade actuel.

En fait, Douhet est bien le père de la théorie des bombardements stratégiques et, par là même, de la guerre aérienne dans toute son ampleur. Il s'était basé sur les expériences de la première guerre mondiale dans laquelle il apercevait la première guerre totale. La guerre à venir — telle était sa pensée, — ne consisterait pas dans le choc de deux armées adverses, mais dans la mêlée de deux nations ennemies ; et il en concluait que, serait vainqueur, le parti capable de briser la force matérielle et morale de son adversaire avant que la sienne propre ne s'épuise. Une puissante flotte de bombardement lui paraissait être le moyen le plus apte à atteindre rapidement ce but. Il croyait même qu'une guerre pourrait être achevée en 30 jours si l'on déversait de grandes quantités de bombes sur les centres vitaux de l'adversaire. Par « grandes quantités » il entendait 300 tonnes.

Douhet s'est incontestablement trompé dans le détail ; mais ses vues fondamentales ont été réalisées point par point

dans le conflit actuel. Mais elles ont été — et en cela M. Gayda a tort — poussées jusqu'à leurs dernières conséquences tant par les Anglais et les Américains, que par les Allemands et par les Russes. On a reconnu que l'on ne peut pas gagner la guerre grâce à la seule arme aérienne, mais qu'elle constitue un appoint considérable pour préparer et hâter la victoire.

Les attaques aériennes allemandes sur l'Angleterre étaient moins dirigées contre la résistance morale du peuple que contre le système des transports anglais ; elles étaient la continuation logique de la guerre sous-marine à outrance et devaient détruire dans les ports anglais les denrées échappées aux sous-marins ou interdire leur transport vers l'intérieur. Les attaques allemandes faisaient ainsi partie intégrante du blocus dans lequel l'Allemagne s'efforçait d'enserrer l'Angleterre.

L'Angleterre, grâce à la domination et au contrôle qu'elle exerce sur les mers, peut confier à sa flotte la tâche d'isoler l'Allemagne des autres continents. Elle concentre sa puissance aérienne sur des buts dont la destruction est d'une portée considérable pour toute la conduite de la guerre, car elle atteint le potentiel militaire allemand dans sa substance vive. Supposons, par exemple, que la fabrique de tanks X livre 2400 de ces redoutables engins par an. Une attaque qui paralyse cette usine durant trois mois et qui arrête sa production équivaut à la destruction de 600 tanks. Or, une attaque de cette envergure coûte en moyenne 15 appareils à la R.A.F. et 100 hommes d'équipage. Qu'est-ce en comparaison des pertes alliées qu'entraînerait l'anéantissement de cette masse de blindés sur le champ de bataille et qui se chiffrent par milliers ?

Douhet parlait déjà des centres vitaux de l'adversaire, qu'il s'agissait d'atteindre. Il est évident que l'efficacité des bombardements aériens croît avec l'importance des dégâts, rapportés à une bombe ou à un bombardier, que l'on inflige à l'ennemi. Si donc on a le choix entre une fabrique de fusils

et une fabrique de mitrailleuses, on choisira cette dernière pour objectif, la mitrailleuse ayant une puissance de feu beaucoup plus considérable que le fusil et les retards apportés à sa livraison pouvant avoir des retentissements beaucoup plus sensibles sur la ligne du front. Mais ceci ne constitue qu'un premier pas dans les lois qui président à la stratégie aérienne, car l'industrie de guerre est, de par sa nature, d'une telle complexité, que l'usine qui livre une arme efficace n'est pas nécessairement l'objectif le plus rentable. Les centrales électriques, les nœuds de communication, etc. peuvent avoir une importance égale à celle des armes manutentionnées. La tâche première d'un état-major aérien réside donc dans le choix des buts à bombarder et sa préoccupation constante peut se résumer par les mots : *jeter chaque bombe là où elle entraîne pour l'ennemi la perte la plus irrémédiable*. C'est par exemple toucher l'adversaire de la façon la plus efficace que d'attenter à sa production aérienne, et il serait alors impardonnable de consacrer la moindre bombe à une autre industrie quelconque, fabrique de canons, de munitions, etc. ; toute la violence dévastatrice des bombardements devrait donc se concentrer sur l'industrie aéronautique adverse.

Or la production d'avions, pour nous cantonner dans notre exemple, se subdivise en deux branches fort différentes ; dans l'une on construit les moteurs, dans l'autre les carlingues. Il serait superflu de les attaquer toutes deux : le jour où toutes les fabriques de moteurs seront détruites, les usines de carlingues et de montage auront perdu toute valeur, et inversement, car l'inutilité de carlingues sans moteurs n'égale que celle de moteurs sans carlingues.

Il est loisible de généraliser cet exemple, car un avion, avant de pouvoir prendre sa place au combat, passe par de nombreuses phases de production. La filière de la production à côté des usines de moteurs et de carlingues proprement dites nécessite aussi des aciers, des alliages légers, des instruments d'optique, bref, toute une série d'entreprises industrielles, sans oublier les aérodromes, les usines de raffinage du pétrole

ou d'essence synthétique qui doivent livrer un flot continu d'essences et d'huiles. La figure 1 schématise une chaîne de production de cette sorte.

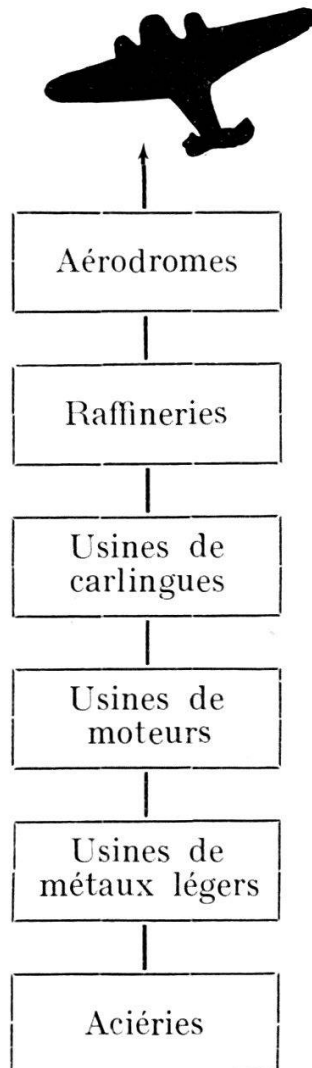


FIGURE 1.

Si un seul élément de cette chaîne fait défaut, l'avion ne pourra pas prendre son essor, soit parce qu'on ne pourra l'achever, ou par manque de terrains ou d'essence. La destruction d'un seul maillon suffit à paralyser toute la chaîne. Celle-ci ne devra en aucun cas être attaquée sur un autre de ses points, ce serait là un gaspillage de forces car l'effet obtenu n'en serait pas augmenté. Le deuxième principe d'un

état-major de bombardement sera donc : *n'attaquer qu'un seul chaînon d'une chaîne de production.*

Le choix de tel chaînon plutôt que de tel autre sera fonction de différents facteurs. L'objectif à atteindre, tout d'abord, ne devra pas offrir trop de difficultés ; puis il est des objectifs

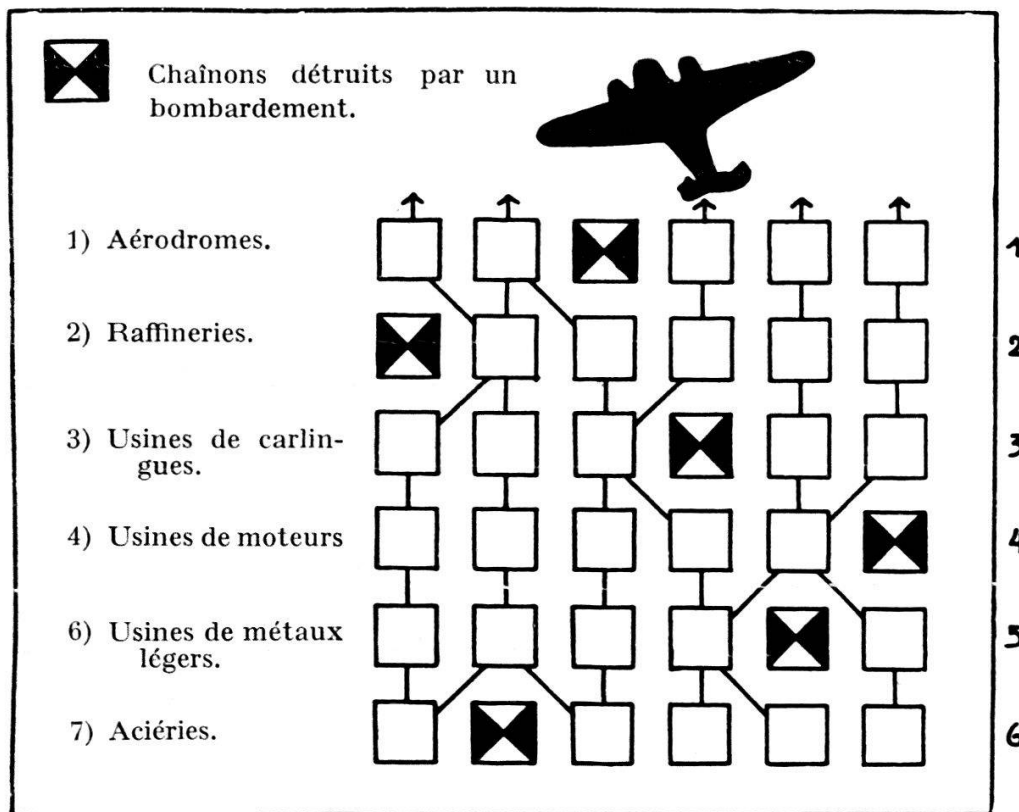


FIGURE 2.

Production réduite d'un sixième, pas plus ; les chaînons manquant trouvent des remplaçants dans les chaînes parallèles.

dont la destruction radicale est à peu près impossible, ou dont la reconstruction n'exige que de brefs délais ; ce sont là des objectifs médiocres. Il faut aussi souvent tenir compte de l'existence simultanée et parallèle de plusieurs chaînes de production qui livrent par exemple divers types d'avions. Si l'on attaque, comme la figure 2 le représente, des chaînons différents dans chacune des chaînes, les dégâts pourront être compensés grâce aux chaînons correspondants non endom-

magés des autres chaînes : une même carlingue supporte divers modèles de moteurs et un avion peut faire son plein avec l'essence d'une raffinerie quelconque, etc. Si par contre les attaques, en même nombre, sont dirigées toutes sur le même échelon des filières de production (figure 3), celle-ci, dans sa

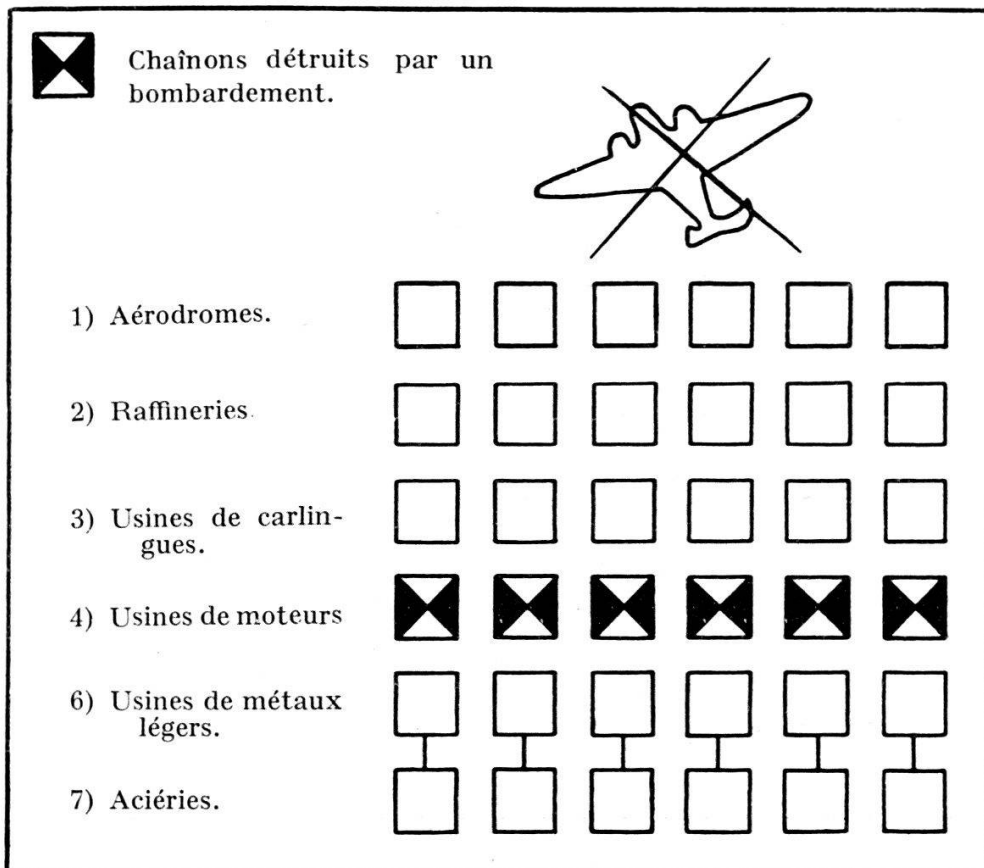


FIGURE 3.

Un même nombre d'attaques paralysera la production si toutes se concentrent sur le même échelon des différentes chaînes.

totalité, sera complètement bloquée et paralysée. Le troisième principe sera donc : *Dans le cas de chaînes de production parallèles il faut détruire le même chaînon dans toutes les chaînes afin que le dommage ne puisse être compensé.*

Nous n'avons jusqu'ici considéré qu'une seule industrie, l'industrie aéronautique. Nous nous rapprocherons encore de la réalité des faits en englobant dans nos réflexions d'autres

industries de guerre, telles que celles des tanks et des sous-marins. Les aciéries ne livrent pas à la seule industrie aéronautique l'indispensable matière première ; elles alimentent aussi les usines de tanks et les chantiers de constructions navales (figure 4) ; de même, si les avions exigent une essence très spécifique, les tanks des produits moins raffinés et les sous-marins du mazout, il n'en reste pas moins que ces trois produits sont livrés par les mêmes raffineries. Ainsi les chaînons « aciéries » et « raffineries » figurent simultanément dans les chaînes de production d'avions, de tanks, de sous-marins, etc., et si l'un d'eux est anéanti par des attaques aériennes, c'est la production globale des trois chaînes qui sera réduite à zéro. Le quatrième principe sera donc : *Le chaînon le plus intéressant à détruire sera celui qui se trouve simultanément dans la plupart des chaînes de production.*

Si les aciéries et les raffineries jouent un rôle prédominant dans presque toute la production de guerre, il y a en outre deux éléments qui, pour être situés un peu à l'écart des chaînes proprement dites, n'en influencent pas moins toutes les branches sans exception de cette production : ce sont l'électricité et les transports (figure 4). Nous voici maintenant en présence des quatre objectifs les plus importants qui doivent être attaqués si l'on désire que les bombardements stratégiques que l'on entreprend se répercutent à la fois sur les fronts terrestres, aériens et maritimes. Théoriquement des coups irrémédiables portés aux aciéries, aux raffineries, aux centrales électriques et aux moyens de transports devraient paralyser l'activité adverse sur tous les fronts.

Dans la pratique cependant les résultats recherchés ne dépasseront pas certaines limites. Chaque pays, en effet, possède des réserves d'acier et d'essence ; des importations — par voie maritime pour l'Angleterre, puisées dans les pays occupés pour l'Axe — compenseront une partie des dégâts, de sorte que l'on ne saurait attendre une paralysie complète de l'activité militaire adverse grâce aux seuls dommages infligés dans ces secteurs de l'activité économique. Quant au système des

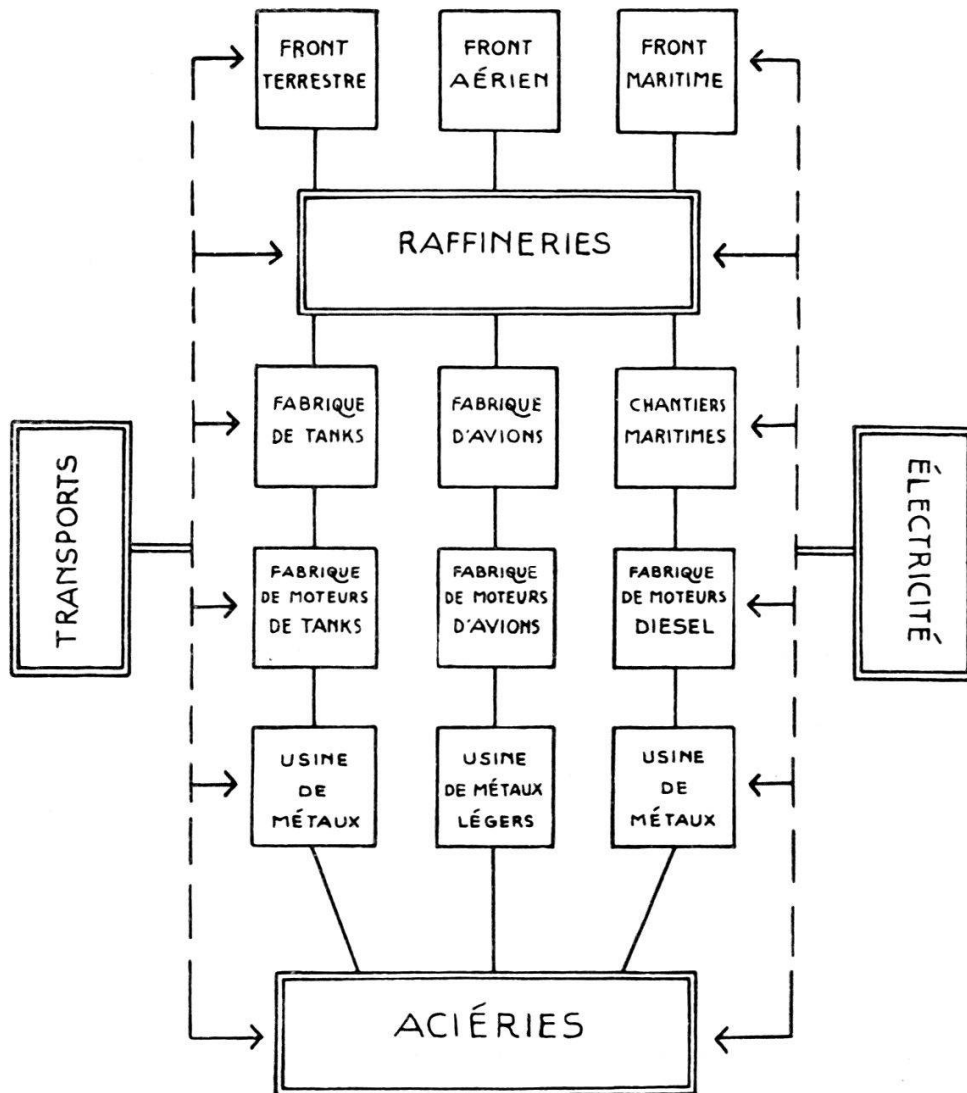


FIGURE 4.

Les chaînes de production de tanks, d'avions, de sous-marins sont représentées. Toutes les chaînes dépendent de l'acier, des raffineries, de l'électricité et du transport. Si l'un de ceux-ci est paralysé, les trois chaînes de production sont bloquées.

transports, étant de par sa nature réparti sur tout un territoire, il n'offre pas un objectif concentrique ; les réparations des voies de chemin de fer s'effectuent relativement vite et seule la restauration des ponts routiers, des ponts de chemin de fer et des écluses nécessitent de longs travaux. Pour paralyser complètement le système des transports allemands, par exemple, il faudrait des centaines d'attaques journalières. Ce

sont les centrales électriques qui constituent incontestablement le but le plus prometteur. Une centrale détruite ou, pour les centrales hydrauliques, la digue du barrage qui l'alimente cela signifie des mois, des années même de travail de reconstruction. En outre aucun pays ne possède de réserves d'électricité et son importation nécessiterait de longues lignes de transport à haute tension, réclamant elles-mêmes des quantités énormes de cuivre et de longs délais d'établissement. Tous les pays belligérants pourvoient en conséquence leurs centrales électriques d'une forte défense anti-aérienne, et, comme la production électrique en Allemagne est répartie sur des centaines de petites centrales thermiques, un arrêt pur et simple de la production électrique allemande est à peu près irréalisable.

Il est incontestable que les bombardements de la R.A.F. sur l'Allemagne ont lieu conformément aux principes résumés ici. Les bombardements des grandes étendues de terrain dans la Ruhr et dans la Rhénanie visent dans la plupart des cas des emplacements où sont concentrés plusieurs chaînons essentiels des chaînes de production. Le bombardement des digues des barrages, qui est encore dans toutes les mémoires, a entraîné des dégâts tant dans le secteur électrique que dans le secteur des transports : celui-ci s'est trouvé être fortement atteint par la mise hors d'usage plus ou moins durable de nombreuses voies navigables. Les attaques ayant pour but uniquement les centres de sous-marins, les aérodromes, etc., visent à détruire le matériel qui, en dépit des attaques sur les centres de production, est arrivé à chef.

C'est la tâche d'un état-major aérien de fonder les réflexions, les principes cités ici avec les données de la situation concrète, en un *plan offensif de bombardement* qui doit être en accord avec ce qu'il n'est pas exagéré d'appeler « la science de la guerre aérienne » et ses derniers « progrès ».

T. F. ANKER.
