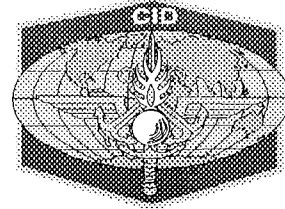
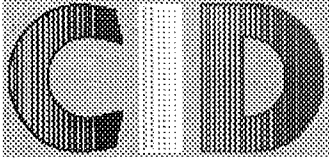


1996-346



MEMOIRE DE STRATEGIE

FORCES AERIENNES FRANCAISES 1946: VERS LE RENOUVEAU D'UNE PENSEE STRATEGIQUE DANS L'ARMEE DE L'AIR.

« La Revue des Forces aériennes françaises » renaît de ses cendres en 1946, et se fixe pour objectif de refléter et de diffuser la réflexion menée au sein et en dehors de l'Armée de l'air. Elle publie nombre d'études menées par les alliés, mais aussi des articles inspirés, d'auteurs illustres comme de parfaits inconnus. On y trouve déjà les grands principes d'emploi de l'arme aérienne: prépondérance de la supériorité aérienne, le bombardement stratégique comme mode d'action privilégié, les opérations combinées comme réponse interarmées à la guerre de demain

1998-346

Quelle est votre bibliographie ?

**LCL GARNIER
Groupe C6**

TABLE DES MATIERES

| | |
|--|-----------|
| 1. PRESENTATION DE LA REVUE | 1 |
| 2. DE LA NECESSITE D'UNE REFLEXION | 1 |
| 2.1. PLAIDOYER POUR LA CULTURE (GAL CHASSIN)..... | 1 |
| 2.2. PLAIDOYER CONTRE LA CULTURE (LCL DE LESQUE)..... | 1 |
| 2.3. IMAGINATION ET TACTIQUE AERIENNE (LCL PAQUIER)..... | 2 |
| 2.4. PAGES DU PASSE: V. HUGO A NADAR, ADER, LES MANOEUVRES DE 1910..... | 2 |
| 2.5. PRELIMINAIRES DU TRAVAIL INTELLECTUEL FECOND (P. THERY)..... | 3 |
| 2.6. COMMENTAIRES | 3 |
| 3. QUELQUES FORTES PAGES | 3 |
| 3.1. DU DETERMINISME GEOGRAPHIQUE (AL CASTEX)..... | 3 |
| 3.2. CONQUETE ET OCCUPATION DES GRANDS ESPACES (GAL GIRARDOT) | 5 |
| 3.3. REFLEXION SUR UNE HISTOIRE ANGLAISE DE L' AERONAUTIQUE (CDT FOURNIER) | 6 |
| 3.4. QUESTIONS ESSENTIELLES (GAL CHASSIN) | 7 |
| 3.5. COMMENTAIRES | 8 |
| 4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA GUERRE | 9 |
| 4.1. LE BOMBARDEMENT STRATEGIQUE: UNE RAISON D'ETRE ?..... | 9 |
| 4.1.1. <i>L'importance du bombardement stratégique dans la lutte contre le Japon</i> | 9 |
| 4.1.2. <i>L'aviation dans les opérations du Pacifique (Maj Gen Willoughby)</i> | 9 |
| 4.1.3. <i>Une base opérationnelle du Bomber Command en 44-45</i> | 10 |
| 4.2. SUPERIORITE AERIENNE ET OPERATIONS COMBINEES..... | 10 |
| 4.2.1. <i>La bataille de Grande Bretagne (ACM Dowding)</i> | 10 |
| 4.2.2. <i>Le haut commandement en temps de guerre (FM Montgomery)</i> | 11 |
| 4.2.3. <i>Les forces aériennes et leur rôle tactique (étude américaine)</i> | 11 |
| 4.2.4. <i>L'Air Support School d'Old Sarum</i> | 11 |
| 4.2.5. <i>Coopération des chars et de l'aviation (Lcl de la Garde Somov)</i> | 12 |
| 4.3. COMMENTAIRES | 12 |
| 5. PROSPECTIVE TECHNIQUE ET STRATEGIE | 13 |
| 5.1. ARMEE DE L' AIR ET ENGIN SPECIAUX | 13 |
| 5.1.1. <i>Histoire du VI</i> | 13 |
| 5.1.2. <i>Les projectiles guidés dans l'attaque des navires</i> | 13 |
| 5.2. ARMEE DE L' AIR ET ARMEMENT NUCLEAIRE | 14 |
| 5.2.1. <i>Attaques par les bombes atomiques dans le passé et le futur (Maj Gen L. Grove)</i> | 14 |
| 5.3. TECHNIQUES PARTICULIERES..... | 14 |
| 5.3.1. <i>La conception du chasseur bombardier</i> | 14 |
| 5.3.2. <i>Transport aérien du fret</i> | 14 |
| 5.3.3. <i>La guerre des ondes</i> | 14 |
| 5.4. ET AUSSI DE L' INFORMATION..... | 15 |
| 5.5. COMMENTAIRES | 15 |
| 6. ELARGISSEMENT DES CONSIDERATIONS | 16 |
| 6.1. HISTOIRE DE LA GUERRE AERONAVALE (CA BARJOT) | 16 |
| 6.2. BIBLIOGRAPHIE | 17 |
| 6.3. CHRONIQUE DES AVIATIONS MILITAIRES ETRANGERES, DE L' AVIATION COMMERCIALE ET DE L' AERONAUTIQUE MILITAIRE FRANÇAISE..... | 18 |
| 7. CONCLUSION | 19 |

1. PRESENTATION DE LA REVUE

La Revue des Forces aériennes françaises renaît de ses cendres après la guerre en octobre 1946. Elle est pilotée par le Général CHASSIN, qui ne manquera pas d'écrire quelques pages, et qui assure la chronique de l'aéronautique militaire française.

La Revue s'attache à ouvrir ses pages à des articles ou des études de haute tenue, qui se veulent source d'enseignement ou de réflexion pour le lecteur: peu nombreux sont les commentaires d'anecdotes. A travers celle-ci, c'est clairement le « fait aérien » que l'Armée de l'air cherche à promouvoir.

On ne peut s'empêcher d'être frappé par l'actualité de certaines questions qui se posent à la sortie de la guerre, comme nous allons le découvrir. Il peut paraître désolant de constater que nous achoppons sur les mêmes problèmes que nos anciens, et que toutes les réponses qu'ils espéraient définitives ont été régulièrement remises en cause.

2. DE LA NECESSITE D'UNE REFLEXION

2.1. Plaidoyer pour la culture (Gal Chassin)

Dès les premières pages du premier numéro de la Revue, le Gal Chassin évoque la nécessité d'une formation culturelle approfondie pour les jeunes officiers. Il s'agit pour lui de passer du stade de l'apprentissage purement scolaire à une judicieuse assimilation, qui consiste à dégager les lois essentielles et quelques ordres de grandeurs. Il plaide tout particulièrement pour l'étude des grandes batailles du passé, pour que chacun se forge une véritable culture stratégique. Fervent défenseur de la primauté du « fait aérien » comme on va le voir, il invite néanmoins le lecteur à éviter le piège de « l'arme décisive » et à « conserver le respect de la mesure et du concret », et prend au passage l'exemple d'une doctrine fondée en 1914 sur l'offensive à outrance, qui deviendra en 1918 défensive à tout prix.

α Cette incitation à la réflexion sera régulièrement reprise dans ses chroniques de l'aéronautique militaire française, notamment alors qu'il commente les résultats des officiers de l'Armée de l'air aux divers concours de l'année. Il soulignera alors la nécessité de réécrire la plupart des règlements ^α d'emploi, qui tireront leur substance de l'expérience récente.

Enfin, cette incitation culminera dans l'attribution d'un prix de 10 000 francs, destiné à récompenser les jeunes officiers et sous-officiers qui auront su faire preuve de talent.

2.2. Plaidoyer contre la culture (Lcl de Lesque)

Le Gal Chassin s'est attiré une réponse savoureuse, quoiqu'un tantinet iconoclaste, et dont la qualité a été saluée par la rédaction.

L'auteur souligne la réelle difficulté que rencontre un officier en 1946 pour approfondir sa culture, compte tenu des maigres moyens dont disposent les bases. De plus, c'est une certaine vision même de la culture qu'il récuse: « la culture vit en France sur une telle réputation qu'elle en abuse et nous escroque », et « sous le vent abstrait de l'esprit, la France se dessèche, détruit et recommence sans cesse ses expériences ». Et de regretter le vrai bon sens, qui consiste à savoir se cantonner dans sa sphère intellectuelle, en y faisant simplement preuve de compétence.

On reste perplexe devant les résultats de la richesse de la réflexion française avant 1914 et entre les deux guerres lorsque l'on examine les résultats: la guerre, on aurait tendance à l'oublier, est surtout une affaire d'homme et de matériels. La victoire de 1918 n'est pas due à quelque percée tactique, mais bien parce que les alliés sont devenus les plus forts. La seconde guerre mondiale, guerre de disproportion là où la première était guerre d'équilibre, a vu chacun des partis, au faite de sa puissance, bousculer l'autre.

Et l'auteur de plaider pour une culture plus simple, plus proche: « le placage n'est pas de la culture ». « Il ya plus de choses sur la terre et dans le ciel que n'en peut connaître notre philosophie. Il y a à glaner pour tous et dans tous les genres: l'academisme est une dangereuse perversion.>>

2.3. Imagination et tactique aérienne (Lcl Paquier)

Cet article voudrait extirper le préjugé qui veut qu'il existe un « antagonisme profond entre l'art de la guerre et l'imagination, faculté souveraine des arts ». Cette réflexion s'appuie entre autre sur une référence à C. Ader. Celui-ci édicte, à l'issue de la première guerre mondiale, quelques vérités sur l'aviation militaire, et déplore notamment que les enseignements du conflit n'ont pas été convenablement tirés: l'armée aérienne n'existe toujours pas en France. Et d'énoncer la vision de ce qu'elle pourrait être, et de prédire la renaissance aérienne allemande.

En 1935, un général balaye d'un trait de plume la vision d'un jeune capitaine, et évoque ces « aviateurs à la Jules Verne ». La réponse tient dans une magnifique formule de l'ICA Rougeron: « les historiens cherchent toujours des précédents, le métiers des conquérants est d'en créer ».

Enfin, les enseignements de la Guerre d'Espagne ne seront toujours pas tirés en 1939, et nul ne perçoit en France le bouleversement radical qu'introduit l'aviation. L'auteur conclut sur la nécessité d'encourager la réflexion chez les jeunes officiers, quitte à passer ensuite celle-ci au crible de la raison.

2.4. Pages du passé: V. Hugo à Nadar, Ader, les manoeuvres de 1910.

Au fil des numéros sont évoquées quelques pages manifestement sélectionnées pour leur caractère particulièrement visionnaire. On sait

que Clément Ader a pratiquement envisagé toutes les caractéristiques de ce que pourrait devenir l'arme aérienne dès 1908. La lettre de Victor Hugo à Nadar à l'issue de son ascension en ballon relève du rêve lyrique, où l'homme, enfin libéré de la pesanteur, accéderait par la même à la liberté totale et à la paix! Le compte-rendu des manoeuvres de 1910 met l'accent sur les qualités de l'aéroplane en regard des limites du dirigeable. Au cours de ces manoeuvres sont pour la première fois mise en exergue les possibilités qu'offre celui-ci en matière de reconnaissance d'armée; un entrefilet d'un journal allemand souligne l'avance que l'armée française est en train d'acquiescer en ce domaine.

2.5. Préliminaires du travail intellectuel fécond (P. Théry)

Parmi d'autres, l'article de P. Théry est tout particulièrement intéressant, en ce qu'il brosse une vision quasiment philosophique du travail. Sa nécessité, en premier lieu: « il ne peut y avoir d'action féconde sans une large contemplation », et la volonté qui doit y présider, soulignant au passage ce que la volonté de réflexion peut avoir d'exigeant, loin d'un certain activisme à la vérité peu productif. L'auteur insiste particulièrement sur le culte de l'essentiel, qui permet de savoir travailler, mais exige une certaine ascèse de l'esprit. Seul ce goût de l'essentiel permet de forger une véritable personnalité, synonyme de profondeur d'esprit, et non une individualité qui, à l'extrême, confine à l'excentricité. Le choix de l'essentiel indispensable à chacun est affaire de discernement de valeur, et impose des choix. Ceux-ci sont dictés par la profession, mais aussi par les centres d'intérêts - bien qu'il faille savoir sacrifier quelques passions. Ce goût de la connaissance doit être entretenu par une active curiosité, et une grande ouverture d'esprit.

2.6. Commentaires

L'évocation de ces quelques articles n'a d'autres buts que de souligner à quel point toute réflexion de qualité était la bienvenue au sortir de la guerre, et la place que l'on comptait accorder à la stratégie. Il est intéressant de noter qu'aucune approche n'est repoussée, fut-elle d'ordre littéraire ou des sciences humaines, toutes devant concourir à faire de l'Armée de l'air un instrument des plus efficaces.

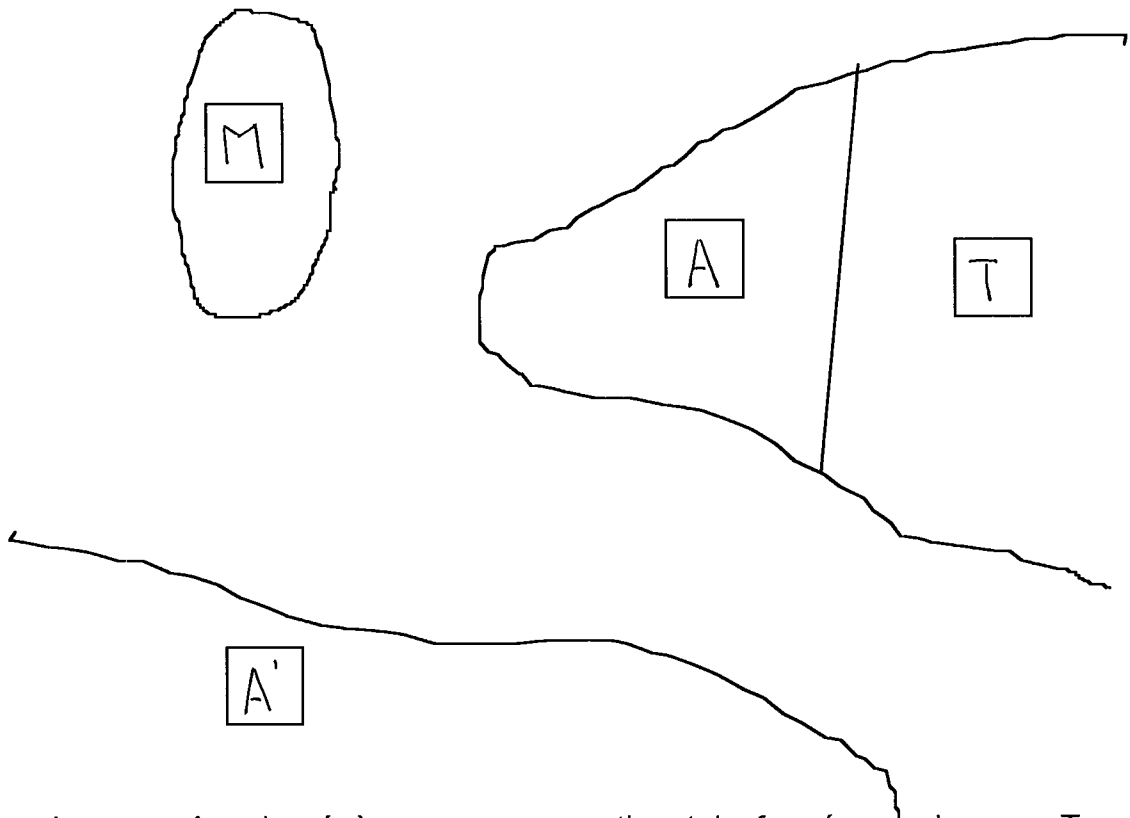
3. QUELQUES FORTES PAGES

Celles-ci constituent véritablement le fond de la pensée stratégique de haut niveau de la revue

3.1. Du déterminisme géographique (Al Castex)

Au milieu de considérations essentiellement tournées vers l'aéronautique, l'auteur vient gratifier la Revue d'un article qui tranche par sa qualité conceptuelle, et qui explique comment la géographie conditionne la stratégie générale d'une nation: celle-ci aura recours, quelle que soit l'époque, aux mêmes solutions face aux mêmes dilemmes, qu'ils soient d'ordre politique, militaire ou économique.

Soit la situation géographique suivante, qui n'est pas sans rappeler une configuration existante:



Le pays A, adossé à une masse continentale formée par le pays T, possède une importante façade maritime: de ce fait, il oscille entre une politique continentale appuyée sur des arrières maritime et une politique maritime appuyée sur des arrières continentaux, ceci par le biais de jeux d'alliances. Cependant, ce pays est animé d'un profond sentiment terrien, qui occasionne de nombreuses frictions entre les tenants des deux politiques, et toute alliance avec le pays M, puissance maritime, semble contre nature: d'où de nombreux déchirements, doutes et hésitations.

α M, en revanche, doit disposer d'une tête de pont, d'un allié sur le continent: sa perte en serait gravissime pour lui. Ce fut d'ailleurs le cas de la France pour l'Angleterre en 1940, puisque il a fallu entreprendre un débarquement, opération coûteuse s'il en est, pour la récupérer. On notera cette curiosité que, pour vaincre, M doit tenir bon sur terre face à T, ou T doit obtenir le contrôle des mers face à M: tous deux doivent donc combattre dans le milieu qui leur est le moins familier.

Soit à présent A', empire colonial de A: celui-ci est issu d'une logique maritime, d'où une propension à rallier la cause de M lorsque A se retourne vers T. Il ne faut bien sûr pas exagérer cette cassure, de fortes affinités existent toujours: aussi, A tentera de récupérer A' avec l'aide de T, alors que A' tentera de récupérer A avec l'aide de M.

Envisageons enfin un pays B, enclavé entre A et T: que celui-ci livre le combat contre une coalition qui fédère A, M et T, et nous sommes renvoyés à la situation de A évoquée plus haut. En revanche, pour

pousser leurs pions, T et M auront tendance à faire alliance avec les deux pays.

On notera qu'au delà de l'explication limpide du cours de la guerre en Europe, c'est davantage le pronostic du rapprochement inéluctable entre la France et l'Allemagne qui frappe le plus. En cette période de sortie de guerre, on imagine aisément que pareille thèse allait à contre courant des visions communément admises. On sait ce qu'il en advint, des années plus tard.

3.2. Conquête et occupation des grands espaces (Gal Girardot)

Cet article se pose comme une réflexion sur ce que sera la guerre de demain. Elle part du constat politique que, depuis 1939, les intérêts s'enchevêtrent à une échelle mondiale: la guerre ne saurait par conséquent être que totale, une guerre d'anéantissement. Or, cette guerre n'est plus accessible aux seules puissances européennes: elle sera le fait d'une puissance coloniale (si les empires sont appelés à durer), ou d'une alliance. Autre conséquence, la guerre limitée à l'occupation de l'Europe est du domaine du passé.

✕ ~~Or,~~ Sur le plan militaire, on constate que la campagne recouvre deux buts: la conquête, puis l'occupation du pays ennemi. Or, ce qui s'avère relativement facile en Europe, se révèle impossible dans les pays adossés à de grands espaces, notamment en Russie: les effectifs nécessaires à l'occupation de ceux-ci sont en effet hors de portée pour quiconque. De plus, constat psychologique, les peuples défaits montrent une propension aiguë à vouloir se défendre.

Deux percées scientifiques bouleversent les données du problème: l'avènement de l'arme atomique et la conquête de l'air. La première permet de disposer d'une puissance de destruction quasiment illimitée, mais dont il faut relativiser la portée: l'histoire montre que la course à davantage de puissance demeure une constante, que la résistance morale des peuples repousse ses limites, et qu'une défense passive soigneusement étudiée limitera considérablement les dégâts. Bref, la guerre nucléaire est du domaine du possible, et elle souligne la supériorité des « grands espaces » peu vulnérables par rapport aux « petits espaces ».

La conquête de l'air, quant à elle, en permettant de s'affranchir des lignes de communications terrestres, donnera à la guerre du futur une dimension inédite. Il suffira alors d'attirer le gros des troupes de l'adversaire vers le front, puis d'opérer un véritable « débordement vertical » dans la profondeur de son dispositif: acquisition de la supériorité aérienne, bombardement nucléaire préalable, suivis d'opération aéroportée massives et nombreuses pour s'emparer des centres vitaux. Le contrôle du territoire pourra alors être effectué par d'importantes colonnes qui rayonneront à partir de ces derniers.

3.3. Réflexion sur une histoire anglaise de l'aéronautique (Cdt Fournier)

Cet article pose, une fois de plus, la révision du statut d'égalité de l'Armée de l'air par rapport à l'Armée de terre et à la Marine: Si les révolutions successives telles que le moteur ou la torpille, ont été absorbées par les armées sans dommage, le fait aérien constitue quelque chose de radicalement nouveau.

Dès 1670, un philosophe italien, Francesco Lama, conçoit la vision d'un vaisseau aérien capable de projeter des explosifs à grande distance. En 1753, un dominicain, J. Gallien, l'envisage comme un moyen de transport permettant aux troupes de surmonter les obstacles géographiques. La République post-révolutionnaire développera une politique visionnaire, qui consacre le ballon comme moyen privilégié d'observation. Les trois grandes caractéristiques particulières de l'arme aérienne sont dès lors parfaitement identifiées. Le XIX^e siècle est marqué par une éclipse de ces conceptions, en dehors l'utilisation du ballon lors du siège de Paris et dans les colonies. L'aversion de Napoléon pour ce moyen précieux est d'ordre affectif et non intellectuel, et les réactions rétrogrades des chefs anglais entre 1785 et 1913 illustrent cette lutte permanente entre conservatisme et progressisme. Le développement technique conditionne la stratégie: il est inacceptable d'observer passivement alliés et ennemis disputer seuls la course technologique.

L'avion comme observatoire reste asservi aux autres armées. Mais la première guerre mondiale a montré l'intérêt de la maîtrise de l'air, ainsi que du bombardement des centres industriels, des communications... Le « Tiers Service » est créé en Angleterre après celle-ci, et reçoit mission d'aller porter la guerre au coeur du pays ennemi. Entre les deux guerres se développe la vision apocalyptique de destructions anti-cités massives: la puissance d'intimidation de l'arme aérienne se met au service de la paix.

A l'aube de la seconde guerre mondiale, la conception allemande cantonnait l'aviation dans un rôle d'appui avancé de la progression des forces terrestres. Cette conception a rapidement échoué sur les frontières maritimes. Les innovations majeures ont résidé dans le bombardement stratégique de l'Allemagne par les alliés, ainsi que dans la bataille défensive de l'Angleterre.

- α En 1944, Montgomery pose dans ses carnets (cf. Ci-dessous), le principe du dosage approprié des trois composantes, et celui de l'indispensable préalable aérien à la victoire de surface: la rivalité entre air, terre et mer devient oiseuse. La stratégie combinée constitue la solution, la hiérarchie se révélant insoluble sur le plan théorique.
- ↷ Chaque mission stratégique commande une hiérarchie appropriée de forces terrestres, navales et aériennes. Le meilleur exemple en est fourni par la Guerre du Pacifique, au cours de laquelle fut mis au point le concept de *Task Force*, groupement hétérogène de circonstance adapté à l'accomplissement de la mission.

Reste que la supériorité aérienne demeure nécessaire pour mener celle-ci à bien.

3.4. Questions essentielles (Gal Chassin)

Cet article s'inscrit en partie dans la lignée de la chronique que tient le Gal Chassin. Il faut replacer sa réflexion dans le contexte de l'époque, alors que se dispute au Parlement la refonte de la structure ministérielle des Armées, ainsi que les attributions budgétaires et les formats retenus.

Si l'Allemagne a espéré jusqu'au bout le renversement de la situation à son profit, le Japon a quant à lui compris sa défaite avant que ne soit entreprise l'invasion de son territoire. Mais dans les deux cas, la victoire est venue du ciel. Et l'auteur de souligner la « supériorité évidente de l'arme aérienne: sans elle, l'armée et la marine ne peuvent rien. Par contre, elle et elle seule peut mener une action indépendante ». Comme arme tactique, elle détient une place prépondérante et décisive dans les combats de surface. Comme arme stratégique, elle seule peut frapper l'ennemi au coeur.

Il faut bien reconnaître néanmoins l'efficacité relative du bombardement stratégique. Elle est le fait du manque de précision, qui conduit à déverser une grande quantité de bombes pour espérer détruire l'objectif; elle est également due à la patience insoupçonnée des populations face aux souffrances qui lui sont infligées; enfin, on a perdu de vue au cours de la campagne l'impérieuse nécessité de concentrer celui-ci sur quelques objectifs judicieusement choisis, comme les usines aéronautiques, ou les raffineries de pétrole synthétique. Cette dispersion a laissé à l'ennemi la possibilité de reconstruire ailleurs une capacité industrielle bénéficiant d'une bien meilleure protection.

Il est indispensable de combattre le conservatisme: ainsi les marins ont-ils longtemps montré une grande réticence à s'affranchir des navires de conception périmée, tels, en leur temps, les galères, les navires à voile au profit de la vapeur, et maintenant le cuirassé au profit du porte-avions. Il faut prévoir l'évolution de la technique, et admettre que l'aviation entre dans l'ère des robots. Certes, on ne saurait prédire la disparition prochaine de l'aéronef piloté: il faut compter avec la lenteur du progrès en dehors des efforts consacrés à la guerre, ainsi qu'avec l'influence du secteur civil. Mais il faut dès maintenant revendiquer l'attribution des engins spéciaux stratégiques à l'Armée de l'air.

La place de l'aviation demain se traduira d'abord en termes de flux financiers. Faut-il adopter une démarche qui part des missions pour définir les outils, puis déterminer les moyens financiers, ou le cheminement inverse ? Incontestablement, en période de vaches maigres, il faut privilégier ce dernier. Cependant, il faut rétablir une proportion acceptable vis-à-vis des autres armées: 25% des effectifs des armées paraissent mieux appropriés que les 10% existants.

Parmi les missions que l'Armée de l'air pourrait également revendiquer figure la surveillance de l'Union française. On lui fait souvent grief de la brutalité de ses interventions, mais certains modes d'action moins

4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA GUERRE

4.1. Le bombardement stratégique: une raison d'être ?

4.1.1.L'importance du bombardement stratégique dans la lutte contre le Japon

Cet article fait suite à un historique de la XX^e Air Force dont les B29 ont pilonné le Japon pendant les derniers mois de la guerre.

Cette étude a été menée par l'US Strategic Bombing Survey, de façon la plus impartiale possible, pour évaluer les effets des attaques aériennes contre l'Allemagne et le Japon, ainsi que l'importance et les possibilités offertes par l'aviation stratégique. Il s'agit de déterminer quels futurs développements accorder aux forces aériennes des Etats-Unis, et quelle politique économique mener.

Dès 1942, les Japonais prennent conscience des faiblesses occasionnées par les pertes conjuguées au sein de leur aviation, leur marine de guerre et marine marchande: risque de s'ensuivre une coupure du ravitaillement. Par la suite, les bombardements du territoire les mettront dans l'impossibilité de produire des avions.

De fait, l'esprit de résistance des chefs japonais sera neutralisé avant celui des populations: l'espoir de reconstituer les forces aériennes nécessaires à la protection de l'archipel s'est bel et bien évanoui. S'y oppose la capacité et la volonté des Etats-Unis à aller jusqu'au bout, malgré les destructions subies ou à venir.

La guerre a été menée en vue de s'assurer le contrôle de l'espace aérien. Pour les japonais, cela se traduit par l'incapacité à mener des opérations défensives destinées à détruire l'aviation et la marine américaine. Les lignes maritimes coupées (40% du tonnage coulé fut le fait de l'aviation américaine), tout renfort était impossible. Les bases avancées tombaient les unes après les autres, l'aviation américaine agissait en soutien direct aux opérations amphibies, alourdissant les pertes en avions japonais. Les Etats-Unis étaient en passe de porter la guerre au coeur même du Japon.

Le Japon s'apprêtait à subir l'assaut final dans la crainte des bombardements des B29. Les chefs japonais, malgré leurs forces terrestres intactes, étaient littéralement paralysés, et attendaient le débarquement pour tenter de négocier une paix plus favorable. De l'avis de la commission d'enquête, même en l'absence de bombardement atomique, de déclaration de guerre de l'URSS ou de débarquement américain, le Japon aurait capitulé avant le 31 décembre 1945, voire même avant le 1^{er} novembre.

4.1.2.L'aviation dans les opérations du Pacifique (Maj Gen Willoughby)

Cette étude montre comment les opérations combinées terre-air-mer ont permis la reconquête du Pacifique en procédant par bonds et

enveloppements successifs, les objectifs étant conditionnés par la reprise des aérodromes situés dans la limite des rayons d'action des avions basés à terre. Grâce à cette stratégie, il a été possible de couper le ravitaillement ennemi, notamment en carburant, et d'infliger des dégâts importants par le biais des bombardements. Selon des témoignages japonais, la rupture aurait eu lieu lors de la bataille de Leyte et de la reconquête des Philippines. L'impossibilité de contrer les américains a littéralement sapé le moral des dirigeants japonais, la défaite s'annonce dès mars 1945. La bombe atomique fournira le prétexte pour sauver la face.

4.1.3. Une base opérationnelle du Bomber Command en 44-45

Cette étude complète sur l'organisation et le fonctionnement d'une base ne relève pas directement de la stratégie, mais souligne encore la fascination de l'Armée de l'air pour cet outil remarquablement efficace et rodé.

4.2. Supériorité aérienne et opérations combinées

4.2.1. La bataille de Grande Bretagne (ACM Dowding)

Cet article, qui se poursuit dans les éditions de 1947, constitue une étude de fond sur ce qui reste un des meilleurs cas d'école d'une bataille pour l'acquisition de la supériorité aérienne, et la nécessité absolue de conserver l'aspect défensif à l'esprit.

- α L'auteur évoque dans ces lignes quelle fut la stratégie allemande: attirer et forcer le Fighter command à la bataille aérienne pour l'affaiblir le plus possible, afin de disposer de la supériorité aérienne qui lui permettra ensuite de mener la couverture et le soutien nécessaire aux opérations d'invasion.

Il s'étend longuement sur le combat qu'il a dû livrer pour maintenir un minimum de chasseurs sur le territoire britannique, en vue de la bataille qui ne manquerait pas de succéder à la campagne de France: en effet, les pertes de la RAF en France étaient telles qu'il redoutait d'affaiblir trop avant sa capacité de défense.

Dans sa guerre d'usure contre la RAF, la Luftwaffe procédera à l'attaque des convois, des aérodromes, des stations radar, des ports, des usines aéronautiques, voire même de Londres. Cependant, les premiers raids de jour des bombardiers se révéleront très coûteux, et la Luftwaffe adoptera une manœuvre basée sur des chasseurs bombardiers. Leur efficacité fut telle que Dowding date la fin de la bataille de Grande-Bretagne de la réelle décrue de ces raids: car, par ailleurs, les raids de bombardiers se poursuivaient, mais de nuit, et selon un plan différent. La Luftwaffe renonçait à disputer à la Grande Bretagne son espace aérien

4.2.2. Le haut commandement en temps de guerre (FM Montgomery)

Ces notes sont extraites d'un carnet de Montgomery, et pourraient avoir été écrites par un chef aérien.

La puissance aérienne doit être consacré en priorité à gagner préalablement la bataille aérienne. Elle pourra ensuite effectuer de l'appui au profit des forces terrestres. Sa souplesse lui permet d'obtenir la concentration désirée. Cependant, des circonstances se présenteront au cours desquelles la capacité requise pour mener l'attaque dans la profondeur surclasseront les demandes d'appui local. Pour que les priorités puissent être respectées, il faut donc que le contrôle de la puissance aérienne soit centralisé, et exercé par une autorité aérienne. Ceci montre que le commandement, au plus haut niveau, ne peut être que combiné, même s'il est possible d'envisager une décentralisation du contrôle. Les plans d'actions doivent être élaborés de façon conjointe, et les forces terrestres doivent recevoir une instruction propre à les sensibiliser aux particularités de l'arme aérienne.

4.2.3. Les forces aériennes et leur rôle tactique (étude américaine)

Les forces aériennes peuvent être employées selon deux directions. La première consiste à pénétrer profondément pour atteindre l'industrie et les populations: ce sont les opérations stratégiques, dont le but principal consiste à détruire chez l'adversaire la capacité de durer. La seconde réside dans l'attaque des forces terrestres, des lignes de résistance et de communications, et des forces aériennes: ce sont les opérations tactiques, qui visent à détruire la machine de guerre.

En première priorité, les actions contre les forces aériennes sont destinées à acquérir et maintenir la supériorité aérienne. Ensuite sont menées les opérations d'isolement du champ de bataille: il s'agit de couper les lignes de communications et frapper les transports. Le plan qui visait à couper tous les ponts préalablement au débarquement en Normandie participe de cette logique. Enfin, l'aviation tactique peut alors procurer son aide aux forces terrestres - ce qui ne va pas sans exiger une grande compréhension réciproque: la coopération entre la 3^e armée du Gal Patton et le XIX^e Tactical Air Command fut à cet égard exemplaire.

4.2.4. L'Air Support School d'Old Sarum

Le gel des esprits à l'issue du premier conflit mondial n'a pas permis d'apprécier à sa juste valeur la révolution qu'allait apporter le char, et le rôle décisif qu'allait tenir l'avion. Dès 1946, les progrès de la technique semblent rendre caduques les méthodes de 1945. « Il n'est plus d'action militaire qui ne soit une action combinée des forces aériennes et de forces de surface », d'où une nécessaire coopération. Cette nécessité s'est traduite en Grande-Bretagne par l'ouverture d'une école de l'appui aérien, sous le patronage de Lord Tedder, chef de la RAF, et du FM Montgomery. L'enseignement est axé sur l'appui direct de troupes de

surface, la recherche du renseignement, la coopération dans le cadre des opérations amphibies ou aéroportées, et le transport aérien.

A noter que celui-ci fait une place appréciable à la notion de nécessaire supériorité aérienne.

4.2.5. Coopération des chars et de l'aviation (Lcl de la Garde Somov)

Un article précédent traite, sur un plan également très tactique, l'aviation de chasse soviétique.

Cette étude, traduit de la revue « Tankis », brosse le mode de fonctionnement de l'aviation d'assaut des forces armées soviétiques. Elle offre un point de vue très « terrestre », en soulignant la nécessité de l'appui feu et de la reconnaissance rapprochée pour optimiser les percées de chars. Elle soulève le problème de l'identification des troupes au sol. Elle préconise l'utilisation d'une aviation d'appui stratégique, chargée d'attaquer les réserves lointaines. Enfin, elle concède également l'incontournable acquisition préalable de la supériorité aérienne.

4.3. Commentaires

Ces études montrent à quel point l'Armée de l'air est consciente d'avoir tout à apprendre des grands belligérants, et notamment des vainqueurs: c'est l'effet de rayonnement de la culture stratégique des puissances dominantes. On évite soigneusement toute analyse sur les insuffisances qui ont conduit au désastre de la campagne de France - il est vrai que les plaies sont encore béantes.

Cette série d'articles souligne tout particulièrement la fascination qu'exerce le bombardement aérien stratégique, et notamment la campagne contre le Japon. Si l'on évoque la campagne aéronavale qui a permis la reconquête du Pacifique, c'est au pilonnement des B29 de l'*Air Force* que les Etats-Unis doivent de s'être affranchis d'un débarquement coûteux sur l'archipel japonais. Ces études pondèrent même le rôle que l'arme atomique a joué dans la capitulation. Elles étaient totalement les réflexions étudiées dans le chapitre précédent.

Elles illustrent également l'absolue nécessité de disposer de la supériorité aérienne pour mener tout type d'opération, ainsi que de la place qui revient au chef aérien dans la conception de la manoeuvre combinée. Le poids du passé et un asservissement trop étroit de la manoeuvre aérienne aux seuls besoins instantanés du front sont encore dans tous les esprits.

Il est intéressant de noter que ces concepts stratégiques ne pourront guère être développés au cours de la décennie qui suivra, qui verra la France essentiellement engagée dans ses conflits coloniaux. Le bombardement stratégique, notamment, n'acquerra réellement ses lettres de noblesse en France qu'avec l'entrée en service du Mirage IV dans les Forces aériennes stratégiques en 1964.

5. PROSPECTIVE TECHNIQUE ET STRATEGIE

5.1. Armée de l'air et engins spéciaux

5.1.1. Histoire du V1

Le V1, bombe volante autopropulsée, préfigure ce que pourrait devenir le bombardement stratosphérique intercontinental par fusée atomique. Les alliés doivent à la réussite du raid aérien de la RAF sur Peenemünde les importants délais de mise au point qui n'ont pas permis au Reich de tirer part du V1 et du V2.

Le V1 a eu une efficacité militaire très mince. Il a en revanche occasionné d'importantes destructions civiles et s'est révélé un instrument redoutable de guerre des nerfs.

Les alliés se sont employés à le combattre, en détruisant les rampes de lancement ainsi que les approvisionnements, mais aussi par le recours à l'aviation de chasse et à la DCA, qui utilisa pour l'occasion les premières fusées de proximité. Globalement, 70% des V1 lancés de rampe ou d'avion ont été abattus.

Par rapport au V2, trop sophistiqué, le V1 s'est révélé une arme bon marché et facile à produire. Compte tenu des perfectionnements qu'il est possible de lui apporter, elle paraît assurée d'un avenir certain malgré les enseignements de la bataille.

On ne pourra s'empêcher de comparer le V1 avec ce que fut le Scud dans la guerre du Golfe, et avec les missiles de croisière et autres armements « stand-off » actuels. La vision s'est donc révélée remarquablement correcte.

5.1.2. Les projectiles guidés dans l'attaque des navires

Cette étude dresse le bilan de l'évolution des divers munitions guidées au cours du conflit. Elle part du constat que le bombardement en piqué pratiqué contre la DCA des navires à la mer en Europe, et le bombardement en vol rasant pratiqué dans le Pacifique, ont rapidement atteint leurs limites du fait de la vulnérabilité du tireur. Cette vulnérabilité n'a pas été surmontée immédiatement du fait de la rusticité initiale de ces projectiles, qui supposait que le tireur s'approchât suffisamment près. Cependant, lorsque l'entraînement des équipages l'a permis, les résultats ont été conséquents. Ont été ainsi développés par les allemands nombre de bombes planantes et torpilles. Si le radioguidage a été contré par le brouillage dès 1944, le guidage télévision et la télécommande par fil ont fait leurs premières apparitions.

Les américains, quant à eux, ont utilisé de telles munitions contre des objectifs fortement défendus ou durcis, et ont utilisé des avions téléguidés chargés d'explosifs. La première bombe à « cerveau électronique », la « Bat », s'est révélée très efficace contre les convois japonais.

L'étude conclut sur la perspective de l'avènement du tir hors de portée visuelle, ainsi que de la guerre électronique que ne manqueront pas de susciter de telles armes.

5.2. Armée de l'air et armement nucléaire

5.2.1. Attaques par les bombes atomiques dans le passé et le futur (Maj Gen L. Grove)

Cette article, traduit du « Coast Artillery Journal » américain, relate dans le détail les préparatifs et l'exécution des bombardements atomiques des 6 et 9 août 1945 contre le Japon. Il se conclut sur une brève, mais fulgurante vision, de ce que pourraient être les possibilités de l'arme nucléaire, et de la nécessité d'un contrôle international.

5.3. Techniques particulières

5.3.1. La conception du chasseur bombardier

L'article évoque la nécessité de l'appui orienté vers des objectifs de petites dimensions pour introduire le chasseur-bombardier. Concept très empirique, le matériel était également mal adapté à la mission, et ne dispensait aucunement d'acquiescer la supériorité aérienne par ailleurs. Néanmoins, le chasseur bombardier s'est avéré plus efficace, dans certaines circonstances, que le bombardier moyen. De plus, celui-ci fait peser sur l'ennemi une menace permanente.

La tactique d'emploi, notamment le choix des objectifs, initialement aussi empirique que le choix du matériel, s'est affinée au cours du temps, pour se concentrer sur la neutralisation des voies de communication. Cependant, les effets en étaient amoindris du fait de l'incapacité à poursuivre les opérations la nuit. De même, la coordination air-terre a présenté quelques lacunes, qui pourraient être compensées par l'emploi d'avions légers de guidage avancé.

L'auteur conclut sur la nécessité de développer un matériel spécifiquement adapté à la mission.

5.3.2. Transport aérien du fret

Cet article esquisse de façon très large ce que pourrait être le futur du transport aérien militaire. L'auteur insiste sur la nécessité de concevoir un vecteur spécifiquement militaire, hydravion, convoi de planeur ou... aile volante. L'aspect véritablement révolutionnaire réside en ce que cet organisme serait exigé en direction, confiée à des techniciens doublés d'économistes que le conformisme n'étoufferait pas.

5.3.3. La guerre des ondes

Cet article fait le point sur l'utilisation de la guerre électronique en opérations aériennes pendant le dernier conflit: techniques de

« déception », de leurrage, d'intrusion... L'opération de plus grande envergure ayant été le camouflage du lieu exact du Débarquement.

5.4. Et aussi de l'information...

Bons nombres d'articles se veulent uniquement des mémoires à caractère scientifique et technique, dont le but est davantage de former ou d'informer le lecteur. Parmi les plus étoffés, d'un fort bon niveau, on notera:

- Propulsion par jet thermique
- Approche du mur sonique
- La navigation aérienne (deux articles, dont l'un consacré aux opérations du *RAF Bomber Command* entre 1939 et 1945)
 - Evolution du matériel aéronautique
 - Salon de l'aéronautique
 - Etc...

5.5. Commentaires

L'efficacité de l'arme aérienne, et donc la stratégie aérienne, sont très largement tributaire du progrès technologique, davantage sans doute que les deux autres, d'où l'abondance de réflexion dans ce domaine. La question du coût et de la précision des armements, ainsi que la possibilité de le délivrer hors de portée des défenses ennemies, est au coeur de la réflexion menée sur les engins spéciaux, comme elle conditionnait l'efficacité du bombardement. Il s'agit là bien entendu d'un axe majeur de développement stratégique, vis-à-vis duquel l'Armée de l'air se sent particulièrement bien placée, d'où ses revendications. Il est intéressant de noter qu'elle a été entendue pour l'essentiel, mais qu'il a fallu tirer les enseignements de la guerre du Golfe (et attendre que les coûts de la technologie baissent...) pour achever cette révolution conceptuelle d'un armement air-sol entièrement « de précision ».

Le transport aérien militaire est à l'état d'embryon, même si chacun s'accorde à lui prédire un bel avenir. Cependant, à une époque où les interventions extérieures sont encore à caractère colonial, la notion de projection de forces n'a encore qu'une audience très limitée.

Le peu d'intérêt relatif porté à la guerre des ondes s'explique notamment le faible effectif des aviateurs français confrontés à ces technologies pendant la guerre. De plus, la guerre électronique ne délivre pas le feu... La France devra donc mettre les bouchées doubles pour combler son retard dans les décennies qui suivront. Car l'expérience britannique montre que cette guerre des ondes contribue largement à l'efficacité globale de l'arme aérienne, et une percée technologique dans ce domaine entraîne bien souvent un tournant dans la campagne: pour la Grande-Bretagne en 1945, il ne paraît pas exagéré de dire que la guerre électronique a une importance stratégique.

Enfin, on ne peut conclure sur ce chapitre sans observer que peu nombreux sont ceux qui, en 1946, ont perçu le caractère révolutionnaire de l'arme atomique: pour les observateurs militaires, il s'agit d'une arme de destruction massive, qui s'inscrit logiquement dans la course à la puissance observée avec les bombes conventionnelles. On devine quelque perplexité néanmoins, car nulle part on ne lit le moindre appel à acquérir la technologie ni à se doter d'urgence du moindre stock. Ce sont de timides voix extérieures qui s'élèvent pour montrer à quel point celle-ci promet d'être radicalement différente, et devra sans doute faire l'objet de contrôles internationaux.

6. ELARGISSEMENT DES CONSIDERATIONS

6.1. Histoire de la guerre aéronavale (CA Barjot)

Cette série d'articles met en exergue le besoin de plus en plus appuyée de disposer d'une couverture aérienne dans le cadre des opérations navales et amphibies.

Si l'on dresse le bilan de la guerre qui s'achève, la France aura été absente de ce qui fut le plus grand conflit naval et aéronaval de l'histoire: alors qu'elle fut pécurseur dans le domaine de l'aéronautique navale, elle connut en 1940 un échec total. Ses futurs porte-avions étaient encore dans les cartons, et le bâtiment le plus utile de la flotte, le « Béarn » est resté aux Antilles pendant la durée du conflit. Aussi l'auteur se réjouit-il du prêt du « Colossus » par la marine britannique.

L'auteur retrace ce que fut l'histoire de la guerre aéronavale pendant la Grande guerre, et notamment l'évolution des doctrines des deux flottes. Les allemands mirent au point la collaboration, qui s'est avérée très efficace, entre les « Zeppelin », les sous-marins et la flotte. Les anglais, prisonniers de leur préférence pour les hydravions, difficiles à mettre en oeuvre en haute ou par forte mer, en vinrent finalement à aménager sommairement le « Furious », pour permettre le décollage d'avions « à roulettes ». Ceux-ci réussirent finalement, en 1918, le bombardement des hangars des « Zeppelin » à Trondheim, première victoire authentiquement aéronavale de l'histoire.

En 1939 et 1940, la bataille de Norvège oppose la Grande-Bretagne, puissance maritime sans avions (quelques rares aéronefs de conception ancienne embarqués sur un unique porte-avions dépêché à la rescousse), à l'Allemagne, puissance aérienne qui ne dispose que de faibles forces navales. C'est la maîtrise de l'air opposée à la maîtrise des mers, qui se solde par la victoire de la puissance aérienne. Les américains comme les japonais mesureront également dans le Pacifique la nécessité d'une couverture aérienne préalable aux opérations amphibies.

Pendant la Bataille de l'Atlantique et celle de la mer de Barents, les allemands mirent aux point des procédures de collaboration entre leurs sous-marins et leurs bombardiers à long rayon d'action: Toutefois, si cette combinaison s'est révélée redoutable contre les convois de

ravitaillement du Royaume-Uni et de l'URSS, la Luftwaffe n'y a pas cru et n'a pas maintenu son effort dans cette direction. Pour contrer ce dispositif, les alliés durent déployer sur la côte est des Etats-Unis, en Islande, Irlande et Grande-Bretagne des avions de patrouille maritime, chargés de faire « baisser la tête » des sous-marins. Survint l'épisode du « Bismarck » coulé par un avion torpilleur britannique. Cependant, la lutte aérienne anti-sous-marine était entravée par la Luftwaffe, d'où le besoin, là encore, d'obtenir au préalable la supériorité aérienne. C'est ainsi que le porte-avions d'escorte reçut enfin ses lettres de noblesse, en assurant la continuité de la couverture aérienne à travers l'océan.

Le Cdt Accart, dans un article sur la bataille de Midway, contestera le besoin du porte-avions: les capacités des armes aériennes basées à terre et capables d'atteindre n'importe quel point du globe supprimeront la nécessité d'une aviation embarquée, tributaire d'une plate-forme très vulnérable pour sa mise en oeuvre.

Cette étude montre à quel point les aviateurs de l'époque se sentent proches des préoccupations de la guerre aéronavale, comme on a pu d'ailleurs le constater avec les comptes rendus de la campagne du Pacifique. En publiant cette série d'articles du CA Barjot, on devine une certaine fascination, ainsi qu'un respect certain, dans la mesure où l'essentiel de la réflexion tourne autour du « fait aérien ». On a déjà noté que la question de l'Aéronavale ne semble pas véritablement tarauder l'Armée de l'air malgré un entrefilet plein de sous-entendus. De fait, il faut bien reconnaître que la réflexion est orientée par le milieu à partir duquel on opère, et l'on peut se référer à la culture continentale ou maritime qu'évoquait l'Al Castex: l'Armée de l'air ne se voit guère opérer à partir de l'océan! Si l'on célèbre l'avènement du B36 comme la possibilité d'aller frapper partout dans le monde à partir de la terre, il n'en va pas de même de l'établissement de la supériorité aérienne. A la vérité, les aviateurs n'envisagent de retirer leurs avions aux marins que lorsqu'il faudra faire un choix radical entre les deux flottes, et l'on peut penser qu'ils renonceront vite à certaines missions.

6.2. Bibliographie

Les notices des ouvrages présentés dans cette rubrique ne sont parfois dignes du plus grand intérêt, dans la mesure également où elles complètent la réflexion menée dans la revue.

On notera « bombing vindicated », ouvrage anglais qui réhabilite le bombardement aérien: comparant le nombre de victimes des deux conflits mondiaux, il en déduit que la violence fut mieux appliquée, plus expéditive, et consacre la précision comme facteur principal de rendement. Il évoque également le problème juridique que pose le bombardement des objectifs démographiques.

Intéressant également, un ouvrage de M. Lanet consacré aux « trois grands et la bombe atomique » (bien que la France ne figure pas au nombre, il n'exclut pas sa participation à terme). Une profonde refonte de l'outil de défense nationale s'impose. Toute défense face à ces

armements semble vaine, et il sera nécessaire d'envisager d'en instaurer le contrôle. Et de rejoindre Lord Byron: « la paix régnera dans le monde le jour où tout homme tiendra dans sa main de quoi le faire sauter ».

6.3. Chronique des aviations militaires étrangères, de l'aviation commerciale et de l'aéronautique militaire française

Ces chroniques, qui se veulent à caractère informatif, n'en sont pas moins riches d'enseignements.

Les chroniques des aviations militaires étrangères s'attardent régulièrement sur des questions d'organisation, de doctrine d'emploi, etc. Au premier rang de celles-ci, on trouve bien sûr l'USAAF, future USAF: une étude sera consacrée à la réorganisation de ses commandements, notamment l'organisation de la défense aérienne et l'émergence de *Tactical Air Commands*. Mais la plus importante traite de la création du *Strategic Air Command*, dont les futurs B36 auront l'allonge pour frapper jusqu'à 1/4 de la circonférence terrestre! Ce bombardier incarne la révolution que tous les aviateurs appellent de leurs vœux, comme en témoignent les études qui précèdent.

La chronique de l'aviation commerciale ne présente pas un réel intérêt sur le plan stratégique, mais son existence souligne néanmoins l'attention que celle-ci mérite: avec la mise sur pied de la première organisation de l'aviation civile internationale, le redémarrage de l'activité commerciale, l'implantation de moyens de navigation et de radio communication, le renouveau des infrastructures aéroportuaires, la sécurité aérienne, ce sont des enjeux colossaux qui se sont mis en branle.

La chronique de l'aéronautique militaire française est rédigée par le Gal Chassin en personne. Elle a pour vocation de faire régulièrement le point des décisions politiques en cours, de la vie de l'Armée de l'air, etc. On y apprend notamment que, lors d'un collectif budgétaire discuté à l'Assemblée, les grandes orientations privilégient l'aviation de chasse et une capacité de transport étoffée, associée aux troupes aéroportées. Une aviation de bombardement est alors considérée comme hors de prix. En ce qui concerne l'évolution des matériels, on privilégiera les acquis technologiques à une recherche tous azimuts.

Insistant dans une autre chronique sur le caractère stratégique par excellence de l'arme aérienne, seule capable de frapper loin dans la profondeur, il plaide de nouveau pour l'attribution à l'Armée de l'air de l'ensemble des projectiles autopropulsés, radio- ou autoguidés, avec ou sans ailes. Compte tenu des attentes placées dans ce type de matériel, qui serait appelé à remplacer les vecteurs pilotés, il redoute que l'Armée de l'air, faute de se les approprier, ne conserve que l'aviation de transport!

7. CONCLUSION

Cette étude montre que les grands principes de la guerre aérienne sont présent en germe dans la Revue des Forces aériennes françaises dès 1946. Il faut bien reconnaître ce que ceux-ci doivent à l'expérience et aux apports théoriques des vainqueurs: la réflexion stratégique aérienne française prend dès cette époque une connotation résolument anglo-saxonne, qu'elle conservera jusqu'à nos jours.