

CONCENTRATION OPERATIONNELLE

N. Zhuravlev

La structure des forces armées modernes est similaire à celle des forces armées de la période de la guerre mondiale de 1914-1918. Cette amélioration s'est particulièrement reflétée dans l'augmentation de la cadence de tir, de la portée et de la puissance de pénétration des armes à feu. La saturation des unités militaires en armes automatiques s'est accrue et les méthodes d'emploi se sont améliorées. Dans le même temps, de nouvelles compagnies de troupes se développaient rapidement : aviation, troupes mécanisées motorisées et autres troupes techniques. Aujourd'hui, l'aviation est déjà devenue une branche indépendante de l'armée, c'est-à-dire qu'elle a atteint une telle perfection à tous égards qu'elle est capable d'accomplir de manière indépendante un certain nombre de tâches opérationnelles et tactiques sans la participation d'autres branches des forces armées. Les principales propriétés de l'aviation et des troupes mécanisées motorisées sont une énorme mobilité opérationnelle, une puissance de feu puissante et la capacité de pénétrer profondément dans les arrières de l'ennemi ; toutes ces propriétés sont en elles-mêmes des facteurs non pas d'ordre tactique, mais d'ordre opérationnel, sous le signe duquel, en fait, se déroule tout le développement de l'art opérationnel de nos jours. Mais aussi étrange que cela puisse paraître, bien que partout l'utilisation tactique de ces nouvelles branches des forces armées soit bien développée, nulle part un concept opérationnel harmonieux intégral n'a été créé. Dans toute la presse mondiale, il y a deux tendances : l'une répète ce qui s'est passé depuis longtemps, et ses adhérents pensent selon la formule : « il n'y a rien de nouveau sous le soleil », et l'autre, au contraire, tombe dans l'exotisme extrême.

L'un d'eux ne remarque pas les changements structurels qui s'opèrent dans la composition des forces armées, tandis que l'autre, au contraire, surestime l'ampleur de ces changements. Il est clair qu'aucun de ces points de vue ne convient ni aux travaux pratiques ni à l'éducation de la pensée opérationnelle.

Avec cet article, nous essayons d'attirer l'attention sur une seule question - la concentration opérationnelle sous l'influence de nouveaux facteurs opérationnels - l'aviation et les troupes mécanisées motorisées. En même temps, nous donnons notre propre solution à cette question, mais nous avertissons à l'avance qu'en raison de la nouveauté de la question et du manque de développement exhaustif de celle-ci dans la presse, notre jugement peut s'avérer erroné, et donc nous ne le présentons que comme une solution partielle du problème posé.

Présupposés généraux

La structure des forces armées n'est pas constante : elle change en raison de l'évolution de la qualité du combattant (en tant que catégorie sociale) et de l'évolution des propriétés de l'équipement militaire. Afin de juger du caractère de l'art opérationnel dans une guerre future, il faut tout d'abord répondre à la question de la structure des forces armées qui seront utilisées dans la guerre.

Partant des énormes capacités techniques du char et de l'avion, des « théories » sur un changement de méthode de guerre sont apparues en Europe occidentale : nous avons à l'esprit les vues de Fuller et de Douhet, qui prêchaient le rejet des armées de masse et leur remplacement par une masse de chars et d'avions. La vraie raison de l'émergence de ces vues et de leur nature est la « peur des masses » (la « maladie » dont la bourgeoisie souffre depuis la guerre mondiale). Notre lecteur est bien conscient de la critique dont font l'objet ces points de vue. Nous ne profitons de cette occasion que pour montrer une fois de plus l'incohérence des points de vue de Fuller et Douhet sur les éléments factuels les plus récents. L'Allemagne, ayant violé le traité de Versailles dans sa partie militaire par un acte unilatéral, ne blinde pas sa Reichswehr sur le modèle de l'armée « idéale » de Fuller et ne consacre pas tous ses fonds à la création d'une « armada aérienne » dans l'esprit de Douhet, mais sur la base du service militaire universel développe la construction d'une armée de masse, dans laquelle les troupes mécanisées et l'aviation sont représentées dans une certaine proportion par rapport aux autres branches des forces armées. Telle est la pratique de l'un

des États impérialistes les plus agressifs aujourd'hui, et puisque la structure de ses forces armées ne fait pas exception parmi les forces armées d'autres grands pays capitalistes, on peut affirmer sans risque que la guerre future sera une guerre d'armées de masse abondamment approvisionnées en équipements militaires (chars, avions, etc.).

Qu'il ne s'agisse pas d'une erreur dans la construction des forces armées, mais d'une fatalité, d'une régularité historique, nous essaierons de le montrer avec quelques chiffres.

L'aviation est une branche très fragile de l'armée : comme l'expérience de la guerre mondiale l'a montré, elle subit d'énormes pertes - jusqu'à 600 % par an.

Si cela a été le cas pendant la guerre mondiale, lorsqu'il a fallu tirer plus de 3 000 obus par l'artillerie antiaérienne pour abattre un avion, il n'y a aucune raison de croire que le pourcentage de pertes dans les rangs de l'aviation dans la guerre future sera moindre.

Sur la base de la nécessité de reconstituer les pertes jusqu'à 600 % par an, il n'est pas difficile de voir que même les États-Unis ne peuvent pas avoir plus de 7000 avions en service. De ce nombre total d'avions, 50 % tombent dans la part des avions de reconnaissance et de chasse, jusqu'à 30 % dans la part de l'aviation navale et des écoles de pilotage, et seulement 20 % dans la part de l'aviation de bombardement, qui ne représentera que 1500-1600 avions. Il est clair que ce nombre d'avions ne brisera pas la puissance militaro-économique d'un grand État moderne et ne mettra pas fin à la guerre par des frappes aériennes.

À peu près dans la même veine avec les chars, seules leurs pertes, apparemment, seront plus impressionnantes que celles de l'aviation, et l'utilisation opérationnelle dans l'espace est plus limitée.

Ainsi, la pratique de la construction des forces armées et de la comparaison des capacités de production du pays avec les besoins de l'armée dit la même chose : dans une guerre future, des armées de masse entreront en collision.

Mais les armées de masse modernes sont loin de celles de la période de la guerre mondiale. La qualité du combattant dans les armées capitalistes s'est fortement détériorée à la suite de l'aggravation extrême de la lutte des classes dans les conditions de la crise générale du système capitaliste, et la saturation des troupes en matériel est devenue beaucoup plus élevée et, de plus, plus avancée et, par conséquent, plus efficace. Mais le second facteur joue encore un rôle secondaire par rapport au premier, et par conséquent l'opération aura le caractère inhérent aux opérations des armées de masse, bien que parfois la technique puisse exercer son influence plus efficacement qu'elle ne l'a été dans le passé.

La doctrine opérationnelle moderne est exposée de manière très claire et harmonieuse dans le livre du général français Armango « *L'armée de l'air et la défense aérienne du pays* ». Son essence est la suivante. Les objectifs de la guerre sur terre ou sur mer ne peuvent être atteints par aucun des seuls éléments de la force armée (aviation, armée de terre ou marine) ; les objectifs de la guerre sont atteints par les efforts conjugués de tous les éléments des forces armées.

L'emploi opérationnel de certains éléments des forces armées (en raison de leurs propriétés) à certaines étapes de la guerre peut être effectué sans communication opérationnelle avec d'autres éléments des forces armées. Cette disposition s'applique principalement à l'aviation dans la période initiale de la guerre. Une armée de masse nécessite un temps assez long pour se mobiliser et se concentrer sur le théâtre des opérations, tandis que l'aviation est constamment prête pour les opérations de combat. Par conséquent, il est considéré comme possible d'utiliser l'aviation pour des frappes aériennes indépendantes sur le territoire ennemi pendant la période de mobilisation et de concentration de l'armée terrestre. Il est utile de choisir comme objets d'attaque aérienne ceux dont la destruction fournirait aux forces terrestres les meilleures conditions pour mener des opérations ; il s'agit notamment d'avions ennemis (aérodromes, bases aériennes, usines d'avions et, surtout, bien sûr, d'avions au sol et dans les airs), de points de concentration de troupes, de jonctions et de lignes ferroviaires, de centres industriels et politiques, d'entrepôts de matériel militaire.

Lorsque les forces terrestres sont mobilisées et que leur concentration est achevée, l'armée de l'air commence à opérer en liaison opérationnelle étroite avec ses forces terrestres.

Les troupes mécanisées motorisées au début de la guerre, selon les états-majors des armées d'Europe occidentale, peuvent donner le plus grand effet en cas d'interaction avec des forces aériennes suffisamment importantes.

Tels sont les principaux traits des vues les plus modernes sur la question de l'emploi opérationnel des forces armées dans la période initiale de la guerre. Ce concept semble être la doctrine militaire officielle de certains grands pays capitalistes. Nous le prendrons comme base pour tout raisonnement ultérieur sur le sujet qui nous intéresse.

Concentration opérationnelle dans le passé et l'avenir

Il est bien connu que les capacités défensives du combat interarmes moderne sont beaucoup plus élevées que ses capacités offensives. Par conséquent, une offensive nécessite toujours beaucoup plus de forces que la défense. Cette circonstance rend nécessaire de concentrer les forces sur la direction choisie pour l'action active. La concentration des forces (concentration) a lieu dans chaque opération, à la fois défensive et offensive, mais elle est réalisée à différentes étapes de l'opération : si dans la première elle est réalisée dans la période préparatoire (initiale), alors dans la seconde, c'est l'un des moments les plus essentiels de l'avant-dernière étape de l'opération.

L'expression extérieure de la concentration opérationnelle est le fait de transporter des troupes par chemin de fer et un séjour plus ou moins long sur le parking en groupes compacts non loin des stations de déchargement.

La taille de la zone de concentration est principalement déterminée par la vitesse de déplacement des troupes sur les chemins de terre, la vitesse de déplacement des échelons militaires sur les chemins de fer et la vitesse de déchargement des troupes des échelons.

Dans le passé, sur les chemins de terre, les troupes se déplaçaient uniquement en ordre de marche à une vitesse de 4 à 5 km à l'heure pour l'infanterie et de 6 à 7 km pour la cavalerie.

Le désir d'augmenter la vitesse de concentration et de préserver la force physique du combattant et la fraîcheur des animaux a forcé les zones de concentration à être minimales. En effet, la zone de concentration de l'armée de 12 à 15 divisions ne dépassait pas la taille de 50 à 60 km de profondeur et de 40 à 30 km le long du front.

Une telle taille de la zone de concentration, bien sûr, prédéterminait à la fois le moment de la concentration de l'armée et le nombre de stations de déchargement qui retombaient dans la part des formations militaires.

En règle générale, un et, dans de rares cas, deux postes de déchargement étaient attribués à une division. Tout cela pris ensemble prédéterminait la période de concentration de l'armée (12-15 divisions) de 15-20 jours.

La période de concentration était d'une grande importance opérationnelle dans la période initiale de la guerre, étant l'un des critères les plus importants pour déterminer la distance de la frontière de l'État de la zone de concentration de ses troupes, et elle déterminait également la nature des tâches opérationnelles initiales des troupes. Au cours de la guerre, le moment de la concentration des forces déterminait la limite et le moment du début de la lutte pour le retour de l'initiative à la défensive et la durée de la phase préparatoire aux opérations offensives.

En général, dans le passé, la zone de concentration des troupes dans la période initiale de la guerre n'était pas éloignée de plus de 100 à 120 km de la frontière de l'État (en présence de forteresses, d'une bonne ligne défensive naturelle ou d'unités de couverture fortes stationnées près de la frontière en temps de paix, cette distance a été encore réduite), et au cours de la guerre, en règle générale, elle était encore plus petite.

De nos jours, il est peu probable qu'une telle méthode de concentration soit opportune.

Tout d'abord, il ne fournit pas de garantie pour réaliser une surprise opérationnelle, car la reconnaissance aérienne sera en mesure de révéler la direction du flux principal dans le processus de transport ferroviaire et le commandement de la partie adverse sera en mesure d'effectuer à l'avance la contre-manœuvre nécessaire, et par conséquent l'opération est d'avance vouée à l'échec.

Deuxièmement, la petite taille de la zone de concentration et le séjour relativement long des troupes dans celle-ci permettent à l'ennemi de les vaincre plus facilement depuis les airs.

Troisièmement, si l'ennemi dispose de fortes unités motorisées et mécanisées dans cette direction, coopérant avec sa propre aviation, il y a une menace inconditionnelle de perturbation de la concentration opérationnelle.

Malgré l'évidence totale du sérieux des arguments que nous avons donnés, la tradition de penser « à l'ancienne » est si forte qu'à ce jour, il y a une opinion largement répandue qu'il est relativement facile d'éliminer toutes ces menaces par une défense aérienne et une défense antichar bien organisées, et la concentration opérationnelle semble donc possible à réaliser à l'ancienne. Si nous analysons cet avis plus en profondeur, nous verrons qu'il surestime clairement les capacités de la défense aérienne et de la défense antichar et qu'il est basé principalement sur l'expérience de la guerre mondiale, négligeant le fait qu'un avion et un char qualitativement modernes sont complètement différents de leurs ancêtres du modèle 1917/18.

Afin d'assurer une surprise opérationnelle, il est nécessaire de ne pas laisser entrer un seul avion de reconnaissance aérienne dans la zone de concentration. Et c'est exactement ce qui ne peut pas être fait : il est extrêmement difficile (presque impossible) d'abattre un seul avion avec des tirs d'artillerie anti-aérienne - il est protégé par une altitude de vol élevée et la liberté de manœuvre anti-aérienne, et les chasseurs ne pourront pas l'intercepter en raison de l'avantage insignifiant du chasseur (50-60 km par heure) en termes de vitesse. La vitesse horizontale avec une montée d'un chasseur est certainement inférieure à la vitesse horizontale d'un avion de reconnaissance, au mieux égale à celle-ci, et, par conséquent, un chasseur s'élevant du sol « sur un avion de reconnaissance visé » ne pourra jamais le rattraper. Ce n'est que si les chasseurs sont en l'air au-dessus de la zone de vol de reconnaissance que le chasseur sera en mesure de l'intercepter. Mais comme sur toute la zone de concentration des troupes, et plus encore au-dessus d'une voie ferrée d'une profondeur allant jusqu'à 400 km, les chasseurs en l'air ne peuvent pas être « suspendus » pendant toute la période de concentration, et qu'ils devront agir principalement par des sorties « en alerte » depuis des aérodromes, la difficulté de lutter contre la reconnaissance aérienne devient tout à fait évidente.

Enfin, si l'on tient compte de la présence de caméras à longue focale sur l'avion de reconnaissance, qui leur permettent de filmer à partir d'une hauteur de 9 à 10 mille mètres, et des dernières réalisations dans le domaine du vol silencieux de l'avion, il devient tout à fait clair que les postes VNOS, quelle que soit la distance à laquelle ils sont éloignés de l'aérodrome de chasse, ne seront toujours pas en mesure de faire quoi que ce soit pour l'alerte rapide des chasseurs, et donc l'utilisation de ce dernier est exclue pour la lutte contre les avions de reconnaissance à grande vitesse volant à haute altitude.

En outre, il convient de garder à l'esprit que dans les zones bien couvertes par les chasseurs, la reconnaissance aérienne sera souvent effectuée non pas par des avions de reconnaissance faibles, mais par de puissants groupes de chasseurs (reconnaissance aérienne puissante).

Les circonstances ci-dessus nous permettent d'affirmer que *les méthodes de concentration des troupes pratiquées pendant la guerre mondiale ne sont pas applicables aujourd'hui, car elles n'assurent pas la réalisation de la surprise opérationnelle, l'un des facteurs les plus importants de succès d'une opération.*

Il n'y aura pas moins de difficultés à surmonter pour résoudre le problème de la défense aérienne du transport opérationnel des troupes par chemin de fer. La destruction d'une section quelconque du chemin de fer pendant toute la période de restauration arrête le mouvement et conduit à l'accumulation d'échelons militaires dans les gares les plus proches du lieu de destruction. Cela facilite la tâche de l'aviation non seulement de désorganiser le trafic ferroviaire, mais aussi de ne pas attaquer directement les troupes en bombardant les trains accumulés dans les gares. Le rayon de l'aviation légère de combat (bombardier et assaut) atteint 600 km. Si nous supposons qu'elle est stationnée à 200 km derrière la ligne de ses troupes, alors le rayon de portée de l'aviation sera de 400 km. Il n'est pas difficile de voir qu'aucun pays dans le monde ne sera en mesure de résoudre ce problème - il n'y aura pas assez de systèmes de défense aérienne. Par conséquent, nous voyons que la défense aérienne des chemins de fer s'exprimera principalement dans la couverture des

installations ferroviaires les plus importantes, dont la restauration nécessite beaucoup de temps à l'automne. Par conséquent, la voie ferrée entre ces structures et les gares n'est généralement pas protégée contre les attaques aériennes. La voie ferrée est facilement détruite par les bombes et les assauts aériens ; Les dépenses des forces aériennes pour mener à bien cette tâche sont insignifiantes, il est considéré comme tout à fait suffisant d'envoyer un lien pour détruire la voie ferrée en un seul point. Quelle que soit la rapidité avec laquelle la restauration de la destruction est organisée, cela prendra toujours au moins 1,5 à 2 heures. Si l'on se base sur ce chiffre, il s'avère qu'un escadron d'aviation, opérant en liaison le long de la voie ferrée, sera en mesure de suspendre presque complètement le trafic sur une ligne de chemin de fer pendant une journée, ou au moins de réduire de 80 fois la valeur du kilométrage quotidien des trains sur les 400 km de voies ferrées les plus proches de la ligne de front. Si 2 ou 3 escadrons sont affectés à l'exploitation d'une seule ligne de chemin de fer, le trafic sera complètement paralysé. En conséquence, il sera impossible de concentrer l'armée sous les formes de 1914, car cela nécessiterait non pas 1,5 mois, mais près de 2-3 mois de temps, c'est-à-dire que cela s'avère être une absurdité opérationnelle.

Le raid aérien sur les troupes dans les zones de concentration n'est pas moins dangereux dans ses conséquences ; une frappe combinée de l'aviation et des troupes mécanisées motorisées, bien sûr, comporte le danger de perturber la concentration des troupes et même de les vaincre en partie.

Compte tenu du danger des frappes aériennes, de l'insuffisance des systèmes de défense aérienne et de la faible efficacité des moyens de couverture directe, il est considéré comme possible de réaliser la concentration de ses troupes indirectement en frappant les aérodromes ennemis.

Il faut admettre que cette technique, en cas de succès, promet certainement un effet opérationnel très élevé. Mais il faut garder à l'esprit que son succès dépend de la connaissance précise de l'emplacement des aérodromes ennemis et de la présence obligatoire d'avions sur ceux-ci au moment de l'impact. Il est extrêmement difficile de mener à bien cette tâche, à la fois en raison de la difficulté de trouver les aérodromes ennemis et de la grande nécessité pour les forces aériennes de surmonter l'ensemble du système de défense aérienne protégeant ces objets, qui sont généralement situés à une profondeur considérable dans la position de l'ennemi. Quoiqu'il en soit, il est peu probable qu'il soit correct de construire tous les calculs pour assurer la concentration opérationnelle uniquement sur cette seule technique.

D'une manière générale, une seule conclusion découle de ce qui a été dit : *la concentration opérationnelle doit maintenant être réalisée d'une manière différente de ce qu'elle était dans le passé, ce qui est exigé de toute urgence par la technologie militaire moderne.*

Le principal facteur qui jette le doute sur la possibilité d'utiliser les anciennes méthodes et formes dans la production de la concentration opérationnelle est l'aviation de la partie adverse. Par conséquent, la concentration dans les conditions modernes doit être effectuée par des méthodes et sous des formes qui découlent de la prise en compte des faiblesses de l'aviation.

Nous avons déjà eu l'occasion de montrer par des chiffres concrets que les forces de l'aviation moderne sont faibles par rapport au volume des tâches opérationnelles posées par les armées de masse. Par conséquent, la concentration opérationnelle doit être revêtue de telles formes que, pour la perturber, il faudrait que l'aviation de l'ennemi fasse intervenir simultanément un nombre énorme de forces et pour une longue période.

Cela ne peut être réalisé que si un nombre énorme d'objets d'importance opérationnelle égale sont présentés simultanément aux yeux des avions ennemis. Par exemple, si l'aviation voit la puissance du flux ferroviaire sur une ligne à 40 paires de trains par coup, et sur dix autres à 8-10 paires, alors, naturellement, elle dirigera ses coups contre le chemin de fer sur lequel se déplace le flux le plus puissant de trafic opérationnel ; Pour cela, les forces n'auront besoin que de 2 à 3 escadrons pour une période de 10 à 12 jours. Il se produira tout autre chose lorsque l'aviation verra des flux ferroviaires de la même puissance sur tous les chemins de fer de la même puissance. Afin de suspendre le trafic sur plusieurs chemins de fer pendant les mêmes 10 à 12 jours, il faudra non pas 2 à 3 escadrons, mais 30 à 35 escadrons, ce qui est clairement au-delà des forces aériennes des grands pays. Par conséquent, le transport opérationnel ne devrait pas être concentré sur une seule direction ferroviaire, mais devrait être réparti plus ou moins uniformément sur toutes les lignes de

chemin de fer menant au front. Dans le même temps, cela permet également de masquer la direction du coup principal de l'opération à venir, c'est-à-dire, dans une large mesure, la surprise opérationnelle des opérations de combat ultérieures est réalisée.

Retrait des zones de déchargement de la ligne de front, afin de protéger les troupes dans les zones La concentration doit être considérablement accrue par le passé. Cela permettra une organisation plus correcte et plus complète de la défense aérienne des troupes et de la frappe d'un avion ennemi peut être contrée par un grève par nos combattants.

Les limites de la zone de concentration de l'armée doivent être étendues non seulement le long du front, mais aussi en profondeur. Nous pensons que la taille de la zone de concentration dans les conditions modernes peut être augmentée à une taille d'environ 250 à 300 km le long du front et autant en profondeur. Traduit en langage pratique, cela signifie que chacune des armées devra se concentrer sur 2-3 voies ferrées perpendiculaires au front, et sur 2-3 lignes de roches. Qu'est-ce que cela nous donne ?

Une division de fusiliers modernes est transportée par 30 à 40 échelons ferroviaires. En prenant la distance moyenne entre les gares de 10 km, nous obtenons la profondeur totale de transport d'une division de fusiliers égale à 300-400 km. La valeur du kilométrage quotidien d'un échelon militaire est en moyenne de 400 km, et par conséquent il est extrêmement difficile de livrer plus d'une division dans la même zone pour le déchargement par jour : cela ne peut se faire que sur des routes de très grande capacité.

On peut voir que s'il y a 3 chemins de fer perpendiculaires et 2 chemins de fer rocheux par jour, il est possible de fournir jusqu'à 8 divisions de fusiliers à la zone de concentration, et il ne faudrait pas plus de 2 jours pour transporter 12 à 15 divisions. En effet, il faudra deux fois plus de temps, car les trains n'arrivent pas le lendemain à la zone de déchargement la plus proche de l'avant (elle est marquée de la lettre « A » sur le dessin). Cette interruption de l'afflux de trains est due au déchargement simultané des troupes dans la zone « A » et dans la zone « B », dont la distance entre elles est à peu près égale à la course quotidienne d'un train militaire. Une pause dans l'afflux de trains ne peut être évitée que par la présence de routes supplémentaires latérales (sur le dessin, elles sont marquées a, b et c), et il ne faudra alors vraiment pas plus de 2 jours pour concentrer 12 à 15 divisions. Si ces routes ne sont pas disponibles, alors cette rupture dans le réseau de première ligne sera comblée par le transport de marchandises de ravitaillement vers les entrepôts de première ligne à la station de ravitaillement, et l'intensité du trafic ferroviaire devrait être maintenue au niveau de la veille, ce qui compliquera grandement la reconnaissance de l'essence du transport du deuxième jour et pourrait finalement induire l'ennemi en erreur sur le nombre de troupes transportées.

Les transports ainsi dispersés souffriront certainement moins des frappes aériennes, et les frappes aériennes seront très peu ressenties par les troupes débarquant dans la zone de déchargement arrière (marquée de la lettre « B » sur le dessin), puisqu'elle est à la limite de la portée de l'aviation légère de combat.

Tant d'après le diagramme que les chiffres mentionnés ci-dessus de la largeur du front et de la profondeur de la zone de concentration, il est évident que dans le processus de transport ferroviaire, aucune concentration n'est obtenue, et les dimensions le long du front sont au moins 2,5 à 3 fois plus grandes que la zone d'action de l'armée. Oui, c'est vrai. Cela signifie que les armées du front ne sont pas déployées simultanément, mais échelonnées dans le temps. Cela a aussi ses mérites positifs : les opérations de combat de l'armée du premier échelon attireront d'importantes forces aériennes ennemies, ce qui permettra d'obtenir des conditions plus favorables pour le transport opérationnel des armées suivantes du front.

La question se pose : quand et comment aura lieu la concentration des forces de l'armée transportées par chemin de fer dans le cadre de ce schéma ? *Sur des routes non goudronnées et nécessairement avec l'utilisation de véhicules.* À en juger par les données françaises, 2000 camions de 1,5 et 2,5 tonnes sont nécessaires pour lever une division d'infanterie (sans l'arrière), et une armée de ce nombre nécessitera jusqu'à 30-35 mille voitures. Aujourd'hui, un tel nombre de véhicules n'est pas irréaliste pour les grands États : en septembre 1918, pendant 6 nuits, les véhicules de l'armée des États de l'Entente ont transféré 400 000 soldats américains de la région de

Saint-Miguel à une distance de 60 à 70 km. Avec une étude préalable appropriée de toutes les questions liées à la préparation, à l'utilisation des véhicules et à l'organisation du mouvement de cette masse de véhicules, aucune difficulté techniquement insurmontable ne sera rencontrée à cet égard.

L'utilisation de véhicules à moteur pour concentrer l'armée sur le front choisi pour la frappe dans ce cas promet de donner tout l'effet d'une surprise opérationnelle, car le mouvement en voiture pendant 1 à 2 jours peut être concentré à n'importe quel point des 300 km du front et l'ennemi ne sera pas en mesure de prendre les contre-mesures nécessaires à temps. Cette question, apparemment, a déjà été élaborée par les Allemands, comme en témoigne le fait du déploiement généralisé de la construction d'autoroutes.

Conclusion générale

Sous l'influence de l'aviation, la concentration opérationnelle dans les conditions modernes subit un changement radical ; il ne devrait pas avoir lieu lors du transport par chemin de fer, mais lors du déplacement des troupes sur des routes non goudronnées ; Il ne peut être mené à bien que s'il y a au moins 25 à 30 000 camions pour l'armée.

La dispersion du transport ferroviaire de l'armée sur un large front rend nécessaire l'échelonnement de la concentration des forces du front dans le temps, c'est-à-dire que les armées ne sont pas concentrées simultanément, mais successivement les unes après les autres.

Ce fait change toute la nature des actions de la période initiale de la guerre : l'accélération de la concentration des armées individuelles permet, en 4 à 5 jours à partir du début du transport opérationnel, de passer à des opérations de combat à grande échelle dans des directions opérationnelles individuelles. Cette circonstance complique considérablement la question du contrôle opérationnel des grandes formations dans la période initiale de la guerre et pose et résout toutes les questions d'ordre opérationnel et de mobilisation.

Apparemment, cette question a déjà été suffisamment travaillée à l'étranger et elle commence à être prévue sur le plan organisationnel (construction de routes, et très probablement déploiement de véhicules).

La nouveauté de la formulation de la question et le caractère inhabituel de la solution proposée sont sans aucun doute soulève un certain nombre de questions et de doutes, mais nous sommes convaincus qu'en principe, le L'art se développe précisément dans cette direction et y conduira inévitablement l'expérience de l'avenir.