Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 17 (1941-1942)

Heft: 30

Artikel: Sous le ciel des océans

Autor: Naef, Ernest

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-712409

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

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

Sous le ciel des océans

CAP. ERNEST NAEF

Les porte-avions au combat.

L'aviation maritime prend aujourd'hui une valeur capitale, qui égale l'importance acquise en 1940 et 1941 par les forces aériennes terrestres. Les tâches, les missions, l'utilisation au feu de l'hydraviation et de l'aviation embarquée, sont néanmoins peu connues. Certains faits précis d'avant-guerre ne manquent pas, cependant, qui dirent avec éloquence les possibilités naissantes des «ailes navales». Ce furent en 1930, puis en 1933, les raids massifs d'hydravions italiens Savoia, commandés par le maréchal Italo Balbo, à travers l'Atlantique Sud et l'Atlantique Nord. Performances aéronautiques qui constituèrent des bancs d'essais de tout premier ordre. En 1937, les aviateurs japonais Ihinouma et Tsukakoshi réalisaient les premiers, en 94 h. 13 min. de vol, la liaison aérienne Tokio-Londres sur un monomoteur **Misubishi** de 550 cv, prototype du fameux appareil de bombardement léger japonais, dont la marine de l'Empire du Soleil Levant est largement dotée. En 1937 encore, les forces aériennes maritimes françaises effectuaient de grandes manœuvres d'outre-mer, parcourant 800,000 km, effectuant des croisières en Indochine, à Madagascar, en A.O.F.; la traversée de la Méditerranée fut accomplie en vol de groupe par 76 multimoteurs marins.

En avril 1935, à l'issue de manœuvres navales, l'amiral américain Stanley fit des déclarations qui apparaissent actuellement prophétiques. Non sans avoir souligné la valeur des porte-avions, «beaucoup plus efficaces qu'une base à terre en cas de bataille navale», l'amiral précisa que l'aviation maritime était à même de règler le tir des bâtiments de ligne, d'assurer l'observation de la flotte ennemie, de faire la chasse des torpilleurs, de «consolider la sécurité de la flotte au mouillage». L'amiral Stanley conclut: toute la flotte, si bien équipée soit-elle, se trouvera en difficultés considérables si elle manque d'aviation maritime, lorsque — même en présence d'unités moins puissantes — elle devra engager le combat contre une hydraviation adverse résolue et active.

En fait, dès 1935, l'hydraviation s'affirma dans l'éclairage des escadres et la protection des convois. Il y a 7 ans, elle demandait déjà des croiseurs aériens de 25 tonnes, doués de 30 heures d'autonomie et de 6000 km. Dans certains pays, on ne sousestima nullement le rôle naval de l'aviation, l'importance des appareils spéciaux d'aviation embarquée. On s'employa à former, non seulement le matériel indispensable, mais encore les cadres supérieurs de cette arme alors nouvelle: l'aéronautique maritime. Cette dernière, par sa présence dans le combat naval proprement dit, bouleversait les notions tactiques sur l'éclairage, la recherche, la concentration, voire même la formation de combat. En effet, les bâtiments de guerre comptent leurs évolutions en minutes, alors que les avions les calculent en secondes.

L'essor des ailes navales.

Dans tous les pays, on se mit en chantier pour réaliser des prototypes d'appareils aptes aux missions maritimes. On étudia d'une part les particularités d'une aviation embarquée sur porte-avions, pour la chasse, la reconnaissance, le bombardement — le porte-avions étant un véritable aérodrome flottant d'envol et d'atterrissage — d'autre part les conditions très spéciales des hydravions embarqués à bord de vaisseaux de combat, pour être «catapultés» en pleine mer. Enfin, une attention particulière fut réservée aussi aux multimoteurs marins, dénommés «flying-boats». Les premiers appareils de ce type furent, en 1924, le **Short Cockle** anglais et le **Dornier Wal** allemand. Les premières études portèrent sur les coques en alliage d'aluminium, les enduits et peintures destinés à éviter la corrosion. La construction britannique sortit tour à tour ses hydravions géants **Felixstowe, Calcutta, Sarafand** à 6 moteurs de 800 cv., **Short Singapour** à 4 moteurs — dont une escadrille fit un raid Plymouth-Gibraltar en 12 h. en septembre 1935 —, **Sunderlands,** quadrimoteurs militaires, enfin **Short Empire Canopus** et **Caboi,** ces derniers hydravions étant de 40 tonnes.

Aux Etats-Unis, la construction ne resta pas inactive, et sortit l'amphibie Sikorsky S. 42 «Oriental Clipper», quadri-moteurs de 2800 cv. qui accomplit la traversée San Francisco-Honolulu aller et retour, en avril 1935, soit 3840 km. Citons aussi le fameux hydravion **Maia** qui s'affirma en janvier 1938. En France, la série des **Latécoère** et le fameux «Lieutenant-de-Vaisseau Paris» s'imposèrent aussi, alors qu'en Italie l'hydravion trimoteur **Cant Z. 509,** faisant suite à la glorieuse série des **Savoia,** donnait en mars 1938 la démonstration de ses moyens en s'attribuant 8 records internationaux de vitesse.

Parmi les innovations les plus essentielles, il faut citer à l'actif de l'Allemagne la mise au point des moteurs à huile lourde. La construction des hydravions **Dornier Do 18** (6000 km de rayon d'action) a été de pair avec l'achèvement des **Do 17,** bombardiers doués de hautes performances. La coque en métal du **Do 18** était spécialement renforcée pour le catapultage. Le premier type caractéristique de flying-boat allemand a été le **Dornier 24** de grande reconnaissance. Puis le **Do 26** parvint à un rayon d'action de 9000 km. Muni de moteurs Junkers d'une puissance totale de 2400 cv., cet hydro offrait des flotteurs rentrants, d'un dessin tout à fait nouveau, se confondant avec le profil de l'aile. La firme allemande Blohm et Voss construisit également des hydravions de grande puissance à buts militaires, montés sur flotteurs, machines catapultables et très robustes. Notons, par exemple, les **Ha 139** et **Ha 140,** appareils de reconnaissance et de torpillage.

Ces diverses constructions furent à la base des hydravions modernes de combat utilisés aujourd'hui, et dès 1941 surtout, sur les mers et les océans.

Les forces aéro-navales au feu.

En 1939 encore, les avis étaient fort partagés sur la doctrine d'emploi des flottes, en raison du développement des forces aéro-navales. Certains affirmaient qu'une aéronautique embarquée, transportée par des bâtiments de surface, ne constituerait qu'un danger relatif, car la surprise de l'attaque aérienne serait rapidement éventée. D'autres, s'attachant au développement du rayon d'action et de la puissance offensive des appareils, annonçaient une transformation de la tactique des flottes de combat. La grande inconnue était en effet alors les moyens de défense anti-aérienne des bâtiments eux-mêmes, et leurs possibilités de réaction contre l'attaque.

Avant-guerre, on se posait la question de savoir quels seraient les résultats de bombardements de navires de surface. Car, à part quelques sous-marins coulés en plongée, comme le **Foucault** devant Cattaro, les annales maritimes de 1914—1918 ne fournissent aucune indication très nette à cet égard. Il est vrai que l'hydraviation était alors à ses débuts; les bombes de faibles dimensions n'offraient pas une force de pénétration suffisante. Cependant, certaines expériences américaines sur des navires-buts donnèrent des résultats intéressants. La révolution grecque apporta aussi quelques indications, et permit de mettre en doute la thèse de l'invulnérabilité du bâtiment de ligne devant les attaques d'avions. Le croiseur révolté **Avéroff,** muni d'une paire de canons anti-aériens de 75 mm, avait pris la mer et fut attaqué par l'aviation. Le croiseur ne sortit pas indemne de l'aventure, mais put rentrer

par ses propres moyens au Pirée, où l'équipage se rendit. Ce fut là, en 1935, le premier exemple d'une attaque aérienne intense menée contre un navire de guerre capable de se défendre. Néanmoins, cet événement n'apporta pas la solution complète du problème.

En 1935 encore, on se demanda s'il ne serait pas judicieux de mettre en ligne des autogyres de marine. Beaucoup pensaient que l'avion de bombardement idéal devrait pouvoir stopper à la verticale sur l'objectif avant de lâcher ses bombes. D'aucuns affirmaient «qu'en grande vitesse, un avion ne pourrait jamais atteindre à une précision de tir vraiment inquiétante». L'idée du bombardement en piqué perçait déjà, mais faiblement. L'autogyre, par contre, avait ses adeptes. Au nombre des expériences réalisées, rappelons celles de l'aviateur anglais Brie, le 5 janvier 1935, en coopération avec la marine italienne, au large de la côte, près de la Spezia. L'autogyre du type **C. 30** s'envola et atterrit sur une plateforme de 10 m, fixée à l'arrière du croisseur **Fiume.** Les exercices eurent lieu à des vitesses de 12, 18 et 24 nœuds. L'expérience ayant été concluante, le **Morning Post** imprima alors que «cet exploit laisse prévoir la disparition prochaine des navires porte-avions, car chaque croiseur pourra désormais embarquer et utiliser des autogyres». En fait, les expériences se poursuivirent. En février 1939 encore, la marine anglaise commandait pour son usage 3 autogyres La Cierva **C. 40.** Mais les essais s'arrêtèrent là, et les porte-avions ne furent nullement supprimés.

(A suivre.)

Pour protéger le vol des pigeons voyageurs

Agents de liaison ailés

Nous relevons dans une chronique déjà ancienne la relation d'expériences faites par un éleveur anglais pour la protection des pigeons voyageurs qui, comme on le sait, jouent un certain rôle dans le domaine des liaisons militaires.

Si les pigeons voyageurs sont des agents de liaison rapides et capables de forcer toutes les défenses, ils ont néanmoins des ennemis terribles: faucons, buses, aigles et autres rapaces de haut vol.

Ainsi, lors du Marathon de Rennes en 1936, sur près de 4500 pigeons partis d'Ecosse, d'Angleterre et d'Allemagne, une centaine seulement arrivèrent, les autres ayant été perdus ou tués en route.

Depuis cette catastrophe — mémorable dans les annales de la colombophilie — l'amélioration du sort des pigeons voyageurs, surtout capitale du point de vue militaire, a fait des progrès indéniables si l'on en croit l'éleveur anglais dont nous avons fait mention précédemment. Il explique en effet que, parmi les moyens employés pour effrayer les oiseaux de proie, il en est un qui consiste à attacher au pigeon voyageur de minuscules clochettes dont le tintement seul sème la panique chez les plus redoutables rapaces.

Mais les griffes et becs des maîtres de l'air ne sont pas les seuls ennemis du pigeon. Il en est un autre, invisible, qui est le plus grand responsable de l'égarement des pigeons: le magnétisme, les rochers magnétiques, les orages. Il paraît que lors des Marathons de pigeons voyageurs, surtout ceux qui eurent lieu en Norvège, ces phénomènes furent nettement remarqués.

Aussi, pensant à tout, notre éleveur a-t-il songé à démagnétiser les pigeons qui, sans cela, influencés par un centre d'attraction magnétique se substituant à l'influence polaire, se trouvaient emportés sur une fausse ligne de vol. Pour soustraire les pigeons à ces attractions secondaires, il fixa à leur cou un petit aimant, trop faible pour être influencé par le «faux pôle» mais qui reste cependant attiré en permanence par le nord polaire. Au début, les animaux sont désorientés, mais ils finissent par s'accoutumer à ce compas qui leur évite d'aller s'échouer en mer. Le narrateur a remarqué que ces animaux qui se trouvent ainsi en possession d'un véritable instrument d'orientation, qu'ils ne comprennent évidemment pas, mais dont ils ressentent les effets, sont devenus plus sûrs et plus rapides que les autres.

Mais l'une de ses initiatives réside encore dans l'œuf de pigeon électrique, qui provoque le rappel des pigeons comme un ordre péremptoire.

A l'intérieur d'un œuf factice, se trouvent un petit mécanisme et une petite solution chimique. Si le pigeon qui vient d'arriver ne veut pas repartir assez tôt, il suffit de faire passer dans l'œuf un courant électrique. La solution chimique s'agite alors et le pigeon considère l'œuf d'un œil inquiet. Que se passe-t-il en son cerveau? Sans doute songe-t-il à d'autres œufs à lui, qui vont bientôt éclore. En tout cas, il part à tire-d'aile retrouver son nid, fût-il à plusieurs centaines de kilomètres de là ....

D'ingénieux éleveurs avaient, auparavant, imaginé quelque chose d'analogue; mais au lieu de disposer un mécanisme électrique dans l'œuf factice, ils se contentaient de mettre simplement un ver vivant à l'intérieur d'une coquille et le même résultat était obtenu.

Enfin, afin de rendre les innocents voyageurs encore plus discrets dans l'utilisation que l'armée peut faire d'eux, l'éleveur anglais a créé également une sorte de camouflage uniforme dont l'application sur le plumage rend l'oiseau beaucoup moins visible et plus difficile à tirer.

Nous ne savons jusqu'à quel point ces faits, s'ils sont exacts, ont une valeur militaire quelconque, mais leur originalité motive la relation qui en est faite dans ces colonnes.

Le pigeon voyageur, qui rendit de si grands services durant la dernière guerre, est certainement redevenu dans le conflit actuel l'un des plus sûrs moyens de communication secrète, car, pour lui, il n'y a pas de brouilleurs d'ondes, pas de coupeurs de fils téléphoniques. Il part, le message enroulé autour de la patte et arrive tranquillement à travers n'importe quel ciel sans que la DCA ait quelque chance d'atteindre ses ailes minuscules.

Le pigeon voyageur de 1914 à 1918 a mérité un monument: nul doute que son émule d'aujourd'hui, en attendant la colombe de la paix, ne rende des services qui lui en mériteront un autre.

D'après R. F. Dufferin.

Firma **ANDRÉ KLEIN AG.,** Basel - Neue Welt
liefert stets ihre ausgezeichneten
Klein's Spezialitäten
in Bonbons, Pfeffermünzen, Hustenpastillen,
Biscuits, feinste Basler Leckerli usw.