

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 9 (1943)
Heft: 2

Artikel: Les forces aériennes britanniques et américaines au combat
Autor: Naef, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-362912>

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: 16.02.2026

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

Les forces aériennes britanniques et américaines au combat

Par le cap. E. Næf

Dans l'évolution actuelle du conflit mondial, il ne manque certes pas d'intérêt de mettre l'accent sur l'effort considérable que les aviations anglaises et américaines ont fourni dans le but de réaliser les missions qui leur sont imposées par le commandement. Ce travail énorme d'adaptation technique et d'action tactique, en progression perpétuelle, ressortit à l'état-major de l'air, dont les techniciens et les stratèges, faits à l'école moderne, ont la tâche ardue de donner leur maximum en un temps minimum. En effet, qu'il s'agisse des zones d'opérations, ou des travaux en laboratoires, en fabriques, des expériences sur les terrains d'études, tout ou presque tout a dû être créé, organisé, façonné, dans des circonstances infiniment ardues, sans une grosse préparation «d'avant-guerre». Les progrès de la construction aéronautique anglo-américaine ayant permis «la sortie d'usine» de 1940 et 1942 encore, d'appareils d'une puissance considérable, la doctrine de ces machines groupées en escadrilles ou en escadres dut être étudiée et mise au point dans les moindres détails. Tâche immense, organisation prodigieuse, auxquelles s'ajoutent encore les problèmes regardant la formation du personnel volant et terrestre, pilotes, radio-télégraphistes, navigateurs, bombardiers-mitrailleurs, chef-mécaniciens et mécaniciens. Armée nouvelle, forte de dizaines de milliers de spécialistes, armée nouvelle qui nécessita la constitution d'un haut commandement particulier, avec tous ses rouages, ses chefs de services d'états-majors, ses organes de liaison, de coordination, armée nouvelle enfin dont les multiples unités sont disséminées sur des centaines d'aérodromes.

Des milliers d'avions et d'aviateurs.

L'un des problèmes, et non des moindres, fut la construction extrêmement rapide par les Anglo-Américains d'une première masse d'avions de guerre de première ligne, puis le développement successif de cette construction aéronautique. Au sujet de cette production d'avions, les Etats-Unis ont annoncé officiellement que leur usines réalisaient 5000 avions par mois. Pour le Grande-Bretagne, l'estimation officieuse est de 2500 à 3000. Ce qui revient à dire que la construction anglo-américaine est de 7500 machines par mois environ. En raison des mesures prises en Amérique, pour le développement de la construction aéronautique, il a été affirmé que les Etats-Unis pourront «sortir» 10'000 avions par mois en 1943.

Il peut être opportun de rapprocher ces quelques totaux, qui semblent d'ailleurs parler d'eux-mêmes, d'une remarque du maréchal de l'air Harris, chef du service britannique du bombardement, qui avait relevé que la suprématie aérienne peut à elle seule imposer et dicter ses volontés à l'adversaire, sans opérations ultérieures dues à une

force d'invasion. A cet égard, la théorie du maréchal Harris, de 1942, rejoint celle du général italien Douhet, de 1928, qui avait lui aussi développé le point de vue que les ailes pourraient arracher la victoire par l'écrasement de l'ennemi sous le poids des explosifs des avions de bataille. «Si je pouvais, chaque nuit, envoyer 1000 bombardiers sur l'adversaire, la guerre serait finie en automne», avait précisé le maréchal de l'air Harris, qui ajouta en outre: «Si je pouvais, en une nuit, envoyer 20'000 bombardiers sur les territoires adverses, l'ennemi ne serait plus demain dans la guerre.» Si ces considérations ne doivent pas être prises à la lettre, elles laissent néanmoins entendre de façon précise toute l'importance que les Anglo-Américains accordent à leurs forces aériennes, illustrent les raisons de l'effort extraordinaire que ces deux puissances donnent aujourd'hui en matière aéronautique, et placent les ailes au premier plan de l'actualité militaire.

Le but des raids diurnes et nocturnes, assurés par des escadres de bombardiers lourds, qui franchissent l'Atlantique en exécutant un simple galop d'essai, est de semer le désordre dans les centres de production et de communication, de frapper les activités et les ressources industrielles, de détruire les principales voies ferroviaires, les gares de marchandises et de triage. Et ces bombardements sont effectués désormais à l'aide de torpilles, non plus d'une ou deux tonnes, mais de 4000 kg. dont la force de destruction est énorme. A la fin de juillet 1942, la R. A. F. n'avait pas conduit moins de 7'900 attaques aériennes distinctes contre des objectifs terrestres, à l'aide de forteresses volantes multi-moteurs. L'un des derniers types d'avions de bataille, l'appareil américain *Thunderbolt*, semble dépasser en puissance et en moyens ce que l'on connaissait jusqu'ici. Dans le cadre aéro-naval, les Etats-Unis font aussi grand état du fameux hydravion *Mars* de 70 tonnes, dont cent appareils sont à la veille de sortir de fabrique.

Les concentrations aériennes extraordinaires qui sont imposées aux Anglo-Américains ne posent pas seulement le problème du matériel, mais également celui du *personnel volant de combat*. 10'000 forteresses volantes nouvelles en 1943 — chiffre qui serait celui d'une «production mensuelle» des Etats-Unis cette année — impose la mise en ligne de 10'000 pilotes et 10'000 pilotes en second, non seulement formés comme aviateurs, mais encore comme combattants de l'air, 10'000 navigateurs, et tout autant de bombardiers-mitrailleurs, de spécialistes au sol pour l'entretien des avions et des moteurs, sans omettre les armuriers et tous les soldats nécessaires à l'action de l'équipage et à la vie de l'escadrille sur le pied de guerre.

Dans cet ordre d'idée encore, le travail des forces aériennes anglo-américaines est extraordinaire. On compte que la formation d'un «pilote de guerre» peut être accompli en 7 mois aujourd'hui, auxquels s'ajoutent encore les mois d'entraînement pratique au combat: opérations en escadrilles, exercices de tirs sur cibles fixes et mobiles, tactique du combat aérien, etc., etc. Ce simple rappel laisse entendre le travail énorme qui se développe sur tous les aérodromes d'instruction d'Angleterre du Canada, des Etats-Unis, d'Australie et d'ailleurs. Une information récente ne précisait-elle pas «officieusement» que ce sont 100'000 élèves-pilotes que les forces aériennes anglo-américaines ont aujourd'hui à l'instruction? Et ce chiffre pourrait même être en-dessous de la réalité. Il convient enfin d'ajouter qu'aux élèves-pilotes «à moteur» se joignent les élèves-pilotes «à voile», corps aérien nouveau qui n'est pas compris dans ce total des 100'000 futurs aviateurs militaires anglo-américains. Les aviateurs de vol sans moteur sont instruits dans des camps spéciaux. Leur tâche précise sera de piloter des planeurs «d'assaut», transportant troupes et munitions, lors d'opérations offensives en tel ou tel secteur. Mais le pilote de vol sans moteur, sitôt après l'atterrissage de son planeur, devient automatiquement un «combattant terrestre», ce spécialiste ne pouvant guère être «récupéré» pour de nouvelles actions aériennes. Sa mission tactique est de déposer son équipe à bon port, de se battre avec elle, et éventuellement — à titre exceptionnel — de reprendre le pilotage par la suite. Il n'en reste pas moins que ce sont aussi des milliers de pilotes de vol sans moteur que forment actuellement, dans des centres spéciaux, l'Angleterre et les Etats-Unis, alors que se construisent parallèlement des milliers de «planeurs de transport», d'une capacité de 12 à 15 hommes équipés et armés.

L'aviation, masse d'écrasement.

Lorsque certains experts aéronautiques proclamèrent, dès 1927 et 1928, que la «prochaine guerre» serait une action d'écrasement par les airs, ils ne basaient alors leur raisonnement que sur des probabilités, des calculs théoriques, des suppositions jugées audacieuses. La réalité semble leur donner raison. Récemment encore, les avis du maréchal de l'air britannique Harris, sur les conséquences de bombardements aériens intensifs, semblèrent osés. Tout laisse néanmoins entendre que les milliers d'avions multimoteurs aujourd'hui en construction dans l'ancien et le nouveau Monde ne sont pas destinés à de simple défilés aériens. Il faut simplement se convaincre qu'en dépit de ses progrès et de son développement, la construction aéronautique est cependant liée au rythme normal du travail des fabriques. Pour sortir d'usines de telles masses de forteresses volantes, pour transformer des fabriques d'automobiles en ateliers d'aviation, pour obtenir de la main d'œuvre

une cadence de travail maximum, pour former enfin tout le personnel volant et technique obligatoire, il ne faut pas compter par «semaines», mais par «mois». Il faut se pénétrer de l'effort gigantesque qui se poursuit, et qui demande des trimestres de labeur incessant.

Seul l'avenir dira si les forces aériennes pourront être capables d'emporter à elles seules la décision. Pour l'heure, force nous est simplement d'enregistrer l'envergure de la production matérielle, le développement de la puissance et des moyens des avions de guerre de 1942, et le rôle que jouent déjà les actions offensives aériennes, diurnes et nocturnes, dans le conflit mondial. La taille gigantesque des bombardiers lourds américains et britanniques assurent à ces géants de l'espace des «charges utiles» en explosifs qui sont déjà le double de celles de 1939. Ces nouveaux bombardiers ont encore étendu leur rayons d'action. Ils atteignent désormais des zones réputées, il y a quelques mois encore, «de portée lointaine». Les conditions atmosphériques ont une influence toujours moins grande pour ces créations modernes de la science aéronautique. Tout laisse entendre que nous connaissons par la suite le stade des véritables grandes batailles aériennes, dont nous n'avons eu jusqu'ici que quelques exemples seulement, et qui opposeront des milliers d'appareils à d'autres escadres.

Mais ce qui est certain, c'est que l'arme de l'air — telle que se propose de l'employer l'Amérique et l'Angleterre dans les proportions que dévoilent dès maintenant les chiffres de construction rendus publics —, est destinée à agir à titre de masse d'écrasement. Les plus hautes autorités militaires de l'heure, qu'il s'agisse de celle de l'Axe, ou de celles des Nations unies, ont reconnu que la puissance aérienne écrasante, combinée avec des opérations terrestres en vue de l'occupation, était décisive. La guerre moderne paraît arriver à un nouveau stade: celui de l'intervention qu'avait prévu le général-aviateur italien Douhet il y a 15 ans, soit de l'action aérienne, aussi massive que puissante et énergique, et susceptible d'emporter par elle-même la décision. Telle serait également l'opinion du maréchal de l'air Harris. En marge de la flotte, l'aviation anglo-américaine joue actuellement un rôle essentiel dû à une production industrielle poussée à un point inconnu jusqu'ici.

Et ce qui pourrait aussi caractériser aujourd'hui les forces aériennes britanniques et américaines au combat, c'est l'envergure des tâches qui leur sont réservées de tous côtés, dans les cinq continents, leur envergure et leur multiplicité. Il n'y a pas une autre arme qui doive répondre quotidiennement à une action si vaste et si lourde, et à laquelle travaillent jour et nuit, au Canada, aux Etats-Unis, en Australie, en Angleterre, des millions de travailleurs, hommes et femmes. Ce travail imposant est illustré, notamment, par la

construction «à la chaîne» actuellement, des mastodontes de l'air que sont les monoplans quadri-moteurs *Consolidated B-24 D «Liberator»*, production américaine en service déjà en Europe,

et qui exige pour chaque appareil 10 km. de tubes et de conduites. Et l'on nous annonce que ce type va être effacé par un type plus grand et plus puissant encore.

Verzeichnis der Schulen und Kurse des Luftschutzes 1943

A. Rekrutenschulen.

- I. Für deutsch sprechende Rekruten aller Ter. Kreise vom 15. 3. bis 3. 4. *Langnau*.
- II. Für französisch sprechende Rekruten aller Ter. Kreise vom 15. 3. bis 3. 4. *Vevey*.
- III. Für Rekruten der Ter. Kreise 2 (deutsch), 3 und 4 vom 28. 6. bis 17. 7. *Langnau*.
- IV. Für Rekruten der Ter. Kreise 5 und 6 vom 28. 6. bis 17. 7. *Schwyz*.
- V. Für Rekruten der Ter. Kreise 8, 11 und Basel vom 2. bis 21. 8. *Langnau*.
- VI. Für Rekruten der Ter. Kreise 7, 9a, 9b, 12 und Sargans vom 2. bis 21. 8. *Schwyz*.
- VII. Für französisch sprechende Rekruten aller Ter. Kreise vom 2. bis 21. 8. *Vevey*.
- VIII. Für deutsch sprechende Rekruten aller Ter. Kreise vom 23. 8. bis 11. 9. *Langnau*.

B. Unteroffiziersschulen.

- I. Für Unteroffiziersschüler aller Ter. Kreise vom 1. bis 13. 3. *Langnau*.
- II. Für deutsch sprechende Unteroffiziersschüler vom 14. bis 26. 6. *Langnau*.
- III. Für deutsch und italienisch sprechende Unteroffiziersschüler vom 19. bis 31. 7. *Langnau*.
- IV. Für französisch sprechende Unteroffiziersschüler vom 19. bis 31. 7. *Vevey*.

C. Fourierschulen.

- I. Vorkurs für deutsch sprechende Quartiermeister vom 4. bis 6. 2. *Langnau*.
- II. Für deutsch sprechende Fouriere vom 8. bis 13. 2. *Langnau*.
- III. Für deutsch sprechende Fouriere vom 15. bis 20. 2. *Langnau*.
- IV. Für deutsch sprechende Fouriere vom 22. bis 27. 2. *Langnau*.
- V. Vorkurs für französisch sprechende Quartiermeister vom 4. bis 6. 3. *Vevey*.
- VI. Für französisch sprechende Fouriere vom 8. bis 13. 3. *Vevey*.
Die Quartiermeister werden in mindestens einen Kurs für Fouriere einberufen.
- VII. Für Fourierschüler aller Ter. Kreise vom 13. bis 25. 9. *Langnau*.

D. Offiziersschule.

Für Offiziersschüler aller Ter. Kreise vom 11. 5. bis 9. 6. *Zug*.

E. Fachkurse.

- I. Alarm, Beobachtung, Verbindung vom 14. bis 26. 6. *Bern*.
- II. Polizei vom 14. bis 26. 6. *Biel*.
- III. Feuerwehr vom 14. bis 26. 6. *Olten*.
- IV. Chemischer Dienst v. 14. bis 26. 9. *Alpnach-Dorf*.
- V. Technischer Dienst vom 14. bis 26. 6. *Rapperswil*.

In die Kurse I—V werden neu ernannte Leutnants und andere Offiziere einberufen.

VI. Fortbildungskurs für Aerzte, je 6 Tage. Zeit und Ort werden später bestimmt.

F. Zentralkurs.

Zentralkurs I für Offiziere aller Ter. Kreise vom 3. bis 22. 5. *Montreux*.

G. Kurse für Einheitskommandanten und Stellvertreter.

- I. Deutschsprechende vom 1. bis 13. 2. *Bern*.
- II. Französischsprechende vom 1. bis 13. 2. *Montreux*.
- III. Deutschsprechende vom 15. bis 27. 2. *Bern*.
- IV. Französischsprechende vom 15. bis 27. 2. *Montreux*.
- V. Deutschsprechende vom 1. bis 13. 3. *Bern*.
- VI. Französisch- und Italienischsprechende vom 1. bis 13. 3. *Montreux*.
- VII. Deutschsprechende vom 15. bis 27. 3. *Bern*.
- VIII. Deutschsprechende vom 15. bis 27. 3. *Montreux*.
- IX. Deutschsprechende vom 29. 3. bis 10. 4. *Bern*.
- X. Deutschsprechende vom 29. 3. bis 10. 4. *Montreux*.

H. Kurse für Gerätewarte und Reparaturchefs.

- I/1 Kurs für Gerätewartschüler vom 3. bis 8. 5. *Luzern*.
- I/2 Kurs für Gerätewartschüler vom 16. bis 21. 8. *Luzern*.
- II/1 Fortbildungskurs für Gerätewarte vom 10. bis 15. 5. *Luzern*.
- II/2 Fortbildungskurs für Gerätewarte vom 17. bis 22. 5. *Luzern*.
- III/1 Kurs für Reparaturchefs vom 24. bis 29. 5. *Luzern*.
- III/2 Kurs für Reparaturchefs vom 7. bis 12. 6. *Luzern*.

I. Kurse für die Leiter der Ausbildung mit Kreislaufgeräten.

- I. Deutschsprechende vom 21. bis 26. 6. *Luzern*.
- II. Deutschsprechende vom 28. 6. bis 3. 7. *Luzern*.
- III. Deutschsprechende vom 5. bis 10. 7. *Luzern*.
- IV. Französischsprechende vom 2. bis 7. 8. *Luzern*.
- V. Deutsch- und Italienischsprechende vom 9. bis 14. 8. *Luzern*.

K. Kurse für Motorfahrer.

- I. Vom 22. 2. bis 13. 3. *Luzern*.
- II. Vom 15. 3. bis 3. 4. *Luzern*.
- III. Vom 5. bis 24. 4. *Luzern*.

L. Kurse für Industrie- und ZK-Luftschutz.

Kurse für Luftschutzleiter und Dienstchefs, je sechs Tage, regional. Zeit und Ort werden später bestimmt.

M. Wiederholungskurse der örtlichen Luftschutzorganisationen.

- I. Erste WK-Periode: März bis Mai.
- II. Zweite WK-Periode: September bis November.