Guerre aérienne

Autor(en): **Naef, Ernest**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **9 (1943)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-362916

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Les ailes aux étoiles d'argent sur terre et sur mer.

Lorsque le 17 décembre 1903, à Kitty Hawk, l'Américain Orville Wright, constructeur avec son frère Wilbur du premier avion à moteur, accomplit les deux premiers vols historiques, de 12, puis de 53 secondes, en présence de cinq témoins oculaires, ce «Yankee» ne supposait assurément pas que son invention parviendrait, en moins de 40 ans, à transformer l'art de la guerre. La presse américaine de l'époque taxa de «comique» l'exploit des frères Wright. Quant à l'Europe, elle accueillit l'information provenant du Nouveau Monde, en la qualifiant de «bluff phénoménal». Wilbur et Orville Wright avaient construit leur appareil, loin des yeux indiscrets, simplement dans l'arrière local de leur crèmerie familiale...

Dans les dix années qui suivirent, les Etats-Unis se contentèrent d'assister aux efforts aéronautiques européens. Puis dès 1915, l'Amérique rattrapa bien vite son «retard», et débarqua en France pilotes et matériel volant en nombre appréciable. Dès 1920, les ailes américaines, à plus d'un titre, s'avérèrent d'un développement technique plus poussé que les ailes du «vieux monde». C'est aux Etats-Unis que l'on doit les premiers avions commerciaux rapides, les fameux petits «Lockeed Orion» que la *Swissair* mit la première en service en Europe, sur les lignes aériennes de notre continent!

Puissance et vitesse.

Dans le domaine militaire, l'Amérique conçut et réalisa un matériel qui se caractérise par sa robustesse et sa vitesse. A la fin de l'année 1938 déjà, l'aviation de chasse américaine disposait d'un lot imposant d'avions ultra-rapides, six types d'avions *Curtiss* effectuaient de 480 à 640 km./h., avec un moteur de 1000 à 1600 CV, trois types de monoplaces *Seversky* volaient à 480 et 530 km./h., et le monoplace de combat *Brewster*, moteur Wright 1000 CV, réalisait 560 km./h. Dès lors, l'industrie aéronautique des Etats-Unis s'est encore développée, en tenant compte des nécessités de la guerre. Qu'il s'agisse des chasseurs, des avions marins, des bombardiers lourds — citons pour mémoire l'extraordinaire forteresse volante *Douglas B-19*, quadrimoteur de 8000 CV, avion de 63,5 tonnes, qui accomplit le 27 juin 1941 son premier vol de 57 minutes aux essais —, la construction américaine s'est imposée tant sur le plan de la qualité, que sur celui de la quantité. Il est certain que les moyens de l'industrie des U. S. A. sont énormes et assurent au potentiel de production des résultats insoupçonnés en Europe. Une large part de l'industrie automobile américaine travaille désormais pour la construction aéronautique. Des escadrilles entières de bombardiers aux cocardes étoilées franchissent l'Atlantique. Dans un vol d'entraînement, l'une de ces escadrilles a effectué le raid Amérique—Europe—Amérique sans escale.

La mobilisation renforcée des travailleurs américains est une caractéristique de notre époque; elle assure à la production aéronautique de guerre des résultats toujours supérieurs. Dans une statistique récente, on comptait que plus de 50 millions d'ouvriers travaillaient aux Etats-Unis et au Canada à la production de guerre. Il s'agit là d'une véritable armée de spécialistes qui fournissent aux forces aériennes et navales des Etats-Unis et d'Angleterre un «ravitaillement» prodigieux.

Traduite en chiffres, cette besogne des usines et des fabriques apporte des résultats surprenants. Mais il est encore un autre travail, d'une importance également capitale, qui doit être entrepris et conduit à chef à un rythme semblable: c'est celui de la formation, de l'instruction et de l'entraînement de tout le personnel volant nécessité par la construction de ces milliers d'avions terrestres et marins, destiné à l'Europe, à l'Afrique, aux opérations du Pacifique. Pilotes, observateurs, mitrailleurs et canonniers de bord, radio-télégraphistes doivent être non seulement instruits techniquement, mais encore tactiquement. Le combat moderne exige de ce personnel spécialisé des connaissances infiniment complexes, qu'il s'agisse du tir de combat, de la tactique de combat, du bombardement, de l'intervention dans la bataille. Si un brevet de pilote-aviateur peut être acquis en quelques mois, il faut encore de longues périodes d'adaptation et d'entraînement à cet aviateur pour qu'il possède pratiquement le bagage qui fera de lui un *combattant de l'air*.

A défaut de cette instruction minutieuse, la qualité du personnel volant envoyé au feu est insuffisante, les résultats désirés ne sont pas obtenus et le rendement voulu est défectueux. Il s'agit là d'un problème plus ardu encore que celui de la construction, du travail de machines poussé au rythme maximum. Le matériel militaire le plus moderne n'a de valeur qu'en fonction de la science et du savoir de ses servants. C'est à cet aspect du problème que l'Amérique s'est attachée et qu'elle travaille sans relâche. On saisit ainsi pourquoi, alors que depuis plus d'une année les dépêches américaines annoncent la construction en séries de puissants avions et la préparation de raids quotidiens en Europe de 1000 forteresses volantes pour chaque opération, ces interventions ne suivent pas aussitôt les discours d'hommes politiques.

Il est également opportun de songer au personnel terrestre obligatoire imposé pour le seul entretien, la mise en état de vol, de ces escadres volantes. Ce sont au bas mot 4 à 5 mécaniciens par machine, sans compter les aide-mécaniciens et le personnel adjoint, qui sont nécessaires à la composition des équipes techniques indispensables. A ces

dernières s'ajoutent encore les armuriers attachés particulièrement à l'armement des avions, qu'il s'agisse des armes de bord ou des explosifs emportés.

L'effort déployé aujourd'hui par les U. S. A. est énorme; il l'est d'autant plus qu'il doit être réalisé en un temps minimum. Chaque mois, chaque semaine même de retard, peuvent offrir des répercussions considérables.

Sur terre et sur mer.

Le problème se complique du fait que les forces aériennes doivent agir, non seulement sur terre, mais encore sur les océans, missions bien différentes qui réclament des types d'avions distincts et des équipages spécialement instruits à leurs fonctions. Les tâches réservées aux forces aériennes américaines dans la Pacifique sont vastes. A cet égard, avant l'entrée en guerre des Etats-Unis, en décembre 1941, le colonel Charles Lindbergh, vainqueur de l'Atlantique de New-York à Paris (5809 km.), les 20 et 21 mai 1927, usant de l'expérience acquise, non seulement comme pilote au long cours sur les lignes américaines, mais comme grand navigateur de l'espace, mit l'accent sur cet aspect technique du problème. Son intervention ne fut peut-être pas heureusement comprise tout d'abord, mais elle semble aujourd'hui porter ses fruits, si l'on en juge au sérieux qui est réservé désormais à l'instruction de tous ceux qui devront s'élancer sur les étendues infinies du Pacifique et de ses îles. En résumé, le travail gigantesque de l'aviation américaine, terrestre et maritime, doit être engagé et poursuivi sur plusieurs directions à la fois, sur le terrain industriel, sur le plan technique, dans le cadre tactique enfin, pour la constitution et l'instruction de tous les équipages, de leurs réserves, et de tout le personnel terrestre (sans omettre celui des porte-avions) indispensable.

Le planeur: arme de guerre.

Bien que cette information ne soit pas nouvelle, elle ne manque pas d'intérêt. Regardé essentiellement comme appareil sportif, le planeur est devenu, lui aussi, une arme combattante, à titres divers: pour la formation de pilotes «de guerre», le vol sans moteur peut accélérer, à ses débuts, tout au moins, l'apprentissage des novices. On doit à la vérité de mentionner d'ailleurs que de nombreux moniteurs ne sont nullement partisans de cette méthode, qui peut donner à l'élève de mauvaises habitudes dont il ne se corrige que difficilement par la suite. Mais les exigences de la guerre sont plus impérieuses que l'avis de chef-pilotes! Comme moyen de transport, le planeur est un engin précieux. Formés en «trains de planeurs», tractés en vol par un trimoteur, cinq à six monoplans de vol à voile sont à même d'assurer d'immenses services. Ce système est employé couramment à l'heure actuelle en Europe et en Amérique.

Enfin, utilisés comme armes offensives — nous en avons eu de nombreux exemples sur le continent — les planeurs remorqués sur une certaine distance, mais lâchés en cours de vol, sont à même de déposer en tel ou tel secteur de notables effectifs de troupes d'assaut, munies de leurs armes et munitions.

C'est à cet égard que les Etats-Unis développent aujourd'hui de façon intensive la construction de planeurs multiplaces, et la formation de pilotes de vol à voile. Il s'agit là de l'organisation d'un corps spécial militaire de vol sans moteur qui est monté en Californie, et dont l'emploi pourra être précieux tant en Europe, que dans les îles du Pacifique, lors d'opérations offensives.

Pour l'écolage du pilote de vol sans moteur, on utilise le système du treuil à moteur. Selon le principe du cerf-volant, l'appareil est tiré par un câble, et à l'aide de la vitesse acquise, la machine plane à l'image d'un «modèle réduit». L'art du pilote consiste à revenir au sol sans incident et sans casse. Au point de vue tactique, le treuil est remplacé par l'avion à moteur jouant le rôle de «locomotive». Les «planeurs de combat» américains, actuellement en fabrication, pourront emporter 30 à 40 hommes entièrement équipés. Il s'agit bien là d'une industrie nouvelle, qui dispose de ses spécialistes, de ses techniciens particuliers, tant il est certain que les problèmes posés ne sont pas identiques à ceux de l'aviation à moteur.

Bien que l'emploi des avions sans moteur au point de vue militaire, et pour des missions tactiques, ne soit pas une nouveauté, il n'en reste pas moins que cette face du problème aérien prend aujourd'hui un développement imprévu. L'Amérique, qui sait voir grand, a aussitôt repris l'idée première, et en adaptant le principe à ses besoins offensifs, a mis en chantier une véritable industrie d'avions aux proportions décuplées. L'avenir dira l'usage pratique que ces planeurs pourront offrir au combat et pour le débarquement d'effectifs d'assaut.

Dans ce domaine encore, on ne songeait guère — il y a dix ans — à une telle utilisation du vol à voile, que d'aucuns regardaient comme un passe-temps et un dérivatif. A cette heure-ci, la science militaire s'empare de toutes les créations. Les adaptant à ses besoins, et le champ de bataille ne connaissant que fort peu les principes d'économies dans l'ordre des constructions à réaliser pour obtenir une suprématie sur l'adversaire, elle donne à la technique les moyens voulus de progresser à un rythme accéléré.

Si la participation de l'Amérique dans la guerre européenne de 1914 à 1918 fut caractérisée par ses débarquements de troupes et de matériel de corps, son entrée en guerre de décembre 1941 sera spécialement marquée dans les annales de la guerre mondiale — semble-t-il — par son effort industriel extraordinaire et par le développement de son aéronautique terrestre et maritime.