Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazetta militare svizzera

Band: 88=108 (1942)

Heft: 10

Artikel: L'aviation de chasse, arme offensive et défensive

Autor: Naef, Ernest

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-17908

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: 12.07.2025

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

schwach, um eine Wendung der Dinge aus eigener Kraft herbeizuführen.

Dass die Regelung der Kommandoverhältnisse bei der 1. Armeegruppe unzulänglich war, war offensichtlich allen Beteiligten klar. Koordination ist bekanntlich in der Regel dann wirksam, wenn alles gut geht, versagt jedoch in Krisenlagen. Ob eine obere Führung mit Kommandogewalt das Schicksal der Armeegruppe auf die Dauer hätte wenden können, bleibt vorläufig eine offene Frage. Künftiger kriegsgeschichtlicher Betrachtung werden so, wenn einmal genügend Grundlagen vorhanden sind, noch zahlreiche zu behandelnde Probleme verbleiben.

L'aviation de chasse, arme offensive et défensive

Par le capitaine *Ernest Naef,* Lausanne.

Les communiqués des belligérants précisent de plus en plus l'envergure prise par la guerre aérienne. Et dans cet ordre d'idée, réservons quelques propos au travail de l'aviation de chasse, de cet arme de combat dont il fut beaucoup question déjà de 1915 à 1918, et dont les progrès sont remarquables. Nous ne sommes certes plus à l'époque d'avant 1914, lorsque le Français Pégoud, le célèbre pilote de l'école Blériot exécuta les premiers vols sur le dos et le premier looping, ou lorsque l'aviateur Montmain effectua, le 13 février 1914, à Dübendorf, les premiers loopings accomplis en Suisse. L'aviation de chasse moderne est la conséquence d'une part de l'évolution de la construction aéronautique, d'autre part des progrès toujours plus marqués réalisés dans la formation technique et tactique des aviateurs de combat.

Presque tous les grands «as» de l'acrobatie aérienne avaient été des pilotes de chasse de haute valeur. En faisant abstraction des capitaines-aviateurs Georges Guynemer et Manfred von Richthofen, «as des as» de France et d'Allemagne, morts tous deux sur le front franco-allemand, et du lieutenant anglais Albert Ball, tué aussi en combat, les pilotes de haute voltige Doret et Détroyat, pour la France, Udet et Fieseler, pour l'Allemagne, et bien d'autres encore, s'étaient imposés, au début de leur carrière aéronautique, comme pilotes de chasse réputés. Mais à notre époque, la chasse aérienne ne se présente plus comme un duel d'acrobatie, où l'adresse du combattant et ses qualités de tireur jouaient un rôle décisif. A ce titre, rappelons encore la célèbre figure acrobatique adoptée en combat, le «looping Immelmann», dû à l'ingéniosité du lieut. allemand Immelmann. Ce dernier dres-

sait son avion à la verticale, effectuait un demi-tonneau puis un demi-looping, et parvenait de ce fait à accomplir le virage le plus rapide possible. Les feintes, les passes de combat, ont fait place à une véritable tactique aérienne, à la formation de bataille par patrouilles.

Le Combat aérien.

L'aviateur de chasse de 1942 est celui qui sait à la fois admirablement voler, dans une machine qui fend l'espace à plus de 600 km/h., et qui connait l'emploi judicieux, et de manière parfaite, de ses diverses armes de bord, canons, mitrailleuses, tout en étant un «tacticien» de première ligne. On saisit d'emblée l'effort considérable qui est demandé aux aviations des pays belligérants pour la seule formation du personnel spécialisé dans la chasse aérienne. D'aucuns se demandèrent dès 1936, lorsque Michel Détroyat avait remporté à Los Angelès, devant ses concurrents américains, le *Greve Trophy* et le *Thompson Trophy*, à bord d'un Caudron 460, prototype de chasse, si les possibilités des machines n'allaient pas dépasser celles de l'être humain. Cette même remarque fut exprimée à nouveau, en 1938, au lendemain du record de vitesse sur 100 km battu par le général Ernest Udet, avec 634 km 370 de moyenne. Cette performance avait été réalisée sur un avion de chasse Heinkel de 950 c. v.; l'ancien record était détenu par l'Italien Furio Niclot, qui avait accompli les 100 km sur un Breda 88 de 1000 c. v. à la vitesse de 554 km 357.

On se rendit bien vite à l'évidence: L'organisme pouvait parfaitement s'adapter et se plier aux exigences de l'aviation moderne. La guerre actuelle en fait quotidiennement la démonstration. Il est même curieux de constater que les pilotes d'une quarantaine d'années, ayant pratiqué l'aviation depuis vingt ans environ, offrent une excellente résistance physique. Néanmoins, la chasse devient de plus en plus l'apanage des jeunes pilotes, ardents et décidés.

En vérité, la chasse aérienne est un art particulièrement difficile, délicat, qui nécessite un extrême sang-froid, un sens très développé de la manœuvre, une connaissance absolue de la tactique de combat. Cette dernière comprend des manœuvres déterminées dans un temps rigoureusement établi, pour se placer rapidement en position de tir satisfaisante, et pour bénéficier des conditions les meilleures. Mais ces opérations successives se déroulent à 600 km/h. C'est dire que les limites de durée de l'action sont infiniment brèves. Dès 1933 et 1934, les diverses aéronautiques étrangères créèrent des écoles spécialisées des forces aériennes, écoles des grandes vitesses et des grandes alti-

tudes notamment, afin d'adapter le personnel volant au matériel nouveau constamment sorti de fabrique. Pour la chasse, il en fut naturellement de même. C'est ainsi que sont entraînés les aviateurs destinés aux formations de combat. Les chasseurs opèrent par patrouilles, simples ou étagées, en ayant pour missions, soit d'attaquer des escadrilles ennemies, soit de protéger dans leur progression sur un objectif adverse, des escadres de bombardement.

Pour le combat aérien, l'aviation de chasse moderne dispose encore — ce qui ne fut pas le cas de 1915 à 1918 — du remarquable moyen de liaison et de transmission qu'est la radio. C'est ainsi qu'en plein vol, les pilotes de chasse reçoivent des instructions précises, des indications sur les mouvements des formations adverses. La téléphonie permet d'agir en groupes ordonnés. Elle est une collaboratrice précieuse de l'appareil de combat, rapide et monœuvrier. A cette époque-ci, l'avion de chasse n'est parfois par beaucoup plus rapide que celui qu'il attaque. Mais il doit grimper avec agilité, manœuvrer avec à-propos, et bénéficier du fait que ses armes — grâce à la maniabilité de la machine elle-même — tirent dans toutes les directions, selon les volontés du pilote.

Le matériel de combat.

Aux côtés des facteurs vitesse, robustesse et agilité, c'est sur le plan de l'armement que les constructeurs modernes ont recherché aussi le progrès en faveur de l'avion de chasse. Ce sont désormais 8 et 12 mitrailleuses, ou des canons et des mitrailleuses qui «arment» le chasseur. Ces armes étant fixes, le pilote pour atteindre l'adversaire pointe son avion en direction de l'appareil visé. Et si l'avion de chasse doit être plus agile et plus rapide, si possible, que son adversaire, c'est pour pouvoir échapper à la riposte ennemie. Lorsque deux «chasseurs» s'affrontent, la question de l'armement prend une importance secondaire, car les qualités essentielles sont alors, pour l'avion, la vitesse et la maniabilité, et pour le pilote, le coup d'œil, le sang-froid, l'audace.

Dans l'aviation britannique, les avions de chasse les plus connus sont en particulier le *Hawker Hurricane,* Rolls-Royce 1000 c. v., volant à 500 km/h., — monoplan qui fut exposé au Salon de l'Aviation de Paris de décembre 1938 —, le monoplan Supermarine *Spitfire,* Rolls-Royce 1000 c. v., volant à 500 km/h. et le monoplan Vickers *Venom,* Bristol 500 c. v. Les deux premières machines furent équipées de 8 mitrailleuses chacune, puis de 6 mitrailleuses et de 2 canons légers. Notons encore le monoplan *Gloster,* Bristol 800 c. v., dont la vitesse atteint 450 km/h. A ces machines de première ligne s'ajoutent les monoplaces

Bristol Bulldog, de 800 c. v., *Gloster Gladiator,* de 850 c. v., et *Hawker Fury,* de 800 c. v. Les Etats-Unis ont mis à la disposition des ailes anglaises six types de *Curtiss* Wright et Allison, tous de 1000 c. v., développant une vitesse de 500 km/h., armés de canons et mitrailleuses, et trois types différents de *Seversky,* moteurs Pratt-Whitney de 1000 c. v. également, monoplaces armés de mitrailleuses.

L'aviation allemande dispose aussi d'avions de chasse de haute qualité. Ce sont tout d'abord cinq types différents de *Messerschmitt* monoplaces, moteur Junkers 700 c. v. ou Daimler Benz 1000 c. v., armés de canons et de mitrailleuses. Les *M. 109* atteignent la vitesse de 570 km/h. et le M. 113 le 610 km/h. Les *Heinkel* He 112 de 1000 c. v. Daimler Benz volent à 570 km/h. avec 2 canons et 2 mitrailleuses. Pour certaines missions, l'aviation du Reich utilise également des biplans de chasse *Heinkel* He 51 et *Henschel* Hs. 123. Une information récente laissait entendre que l'aviation de chasse allemande venait d'être dotée d'un nouvel appareil du type *Focke-Wulff,* d'une puissance accrue et d'une qualité très supérieure à celle des types précédents.

Quant à l'aviation italienne, elle dispose en particulier des monoplans de chasse *Fiat* G. 50, 900 c. v., un canon et 4 mitrailleuses, et *Macchi* CA 200, de 900 c. v., à 5 mitrailleuses, appareils volant tous deux à 500 km/h., sans omettre la série des biplans de Chasse *Fiat* C. R. 32 Ter., *Fiat* C. R. 41, *Romeo* Ro 41 et *Breda* 65, ce dernier étant un monoplan de haute performance aéronautique et de combat.

Au début de la guerre, le constructeur hollandais Fokker avait réalisé un avion représentant la nouvelle formule de l'aviation de chasse, soit le monoplan *Fokker* D. 23, muni de deux moteurs de 1000 c. v. chacun du type Daimler Benz, armé de canons et de mitrailleuses, et dont la vitesse était de 620 km/h.

En résumé, nous sommes bien loin des petits biplans «bébé» *Nieuport, Hanriot, Spad, Albatros, Junkers* J. 7 — premier avion de chasse entièrement métallique —, biplans et triplans *Fokker,* et autres types d'appareils qui constituèrent les premières machines de chasse de 1915 à 1918. Et chose curieuse également, alors que dans sa dernière œuvre *La Guerre en 193...,* le général Douhet avait vu particulièrement juste en développant — en 1927 déjà — sa théorie de la menace contre le sol, de l'écrasement de l'adversaire par le gros avion de bataille transportant des tonnes de bombes, il n'avait cependant pas crû à l'avion de chasse. Selon lui, seule la masse de bombardement pouvait agir, et la chasse ne présentait qu'une valeur minime. La guerre actuelle a précisé l'utilité absolue du chasseur «moderne».