

Le ciel est nettoyé des oiseaux de proie, nous pouvons développer notre aviation civile

Autor(en): **Marsin, Noël**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **92 (1947)**

Heft 9

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-348397>

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.

« Le ciel est nettoyé des oiseaux de proie,
nous pouvons développer notre
aviation civile »

*Interview de notre correspondant à Moscou, Noël Marsin,
avec le général d'aviation Michel Gromov.*

Au moment de la Conférence de Moscou, alors que nous attendions dans le hall de la Maison des aviateurs l'arrivée des principaux délégués, un confrère soviétique me montra un officier qui traversait un couloir et me dit :

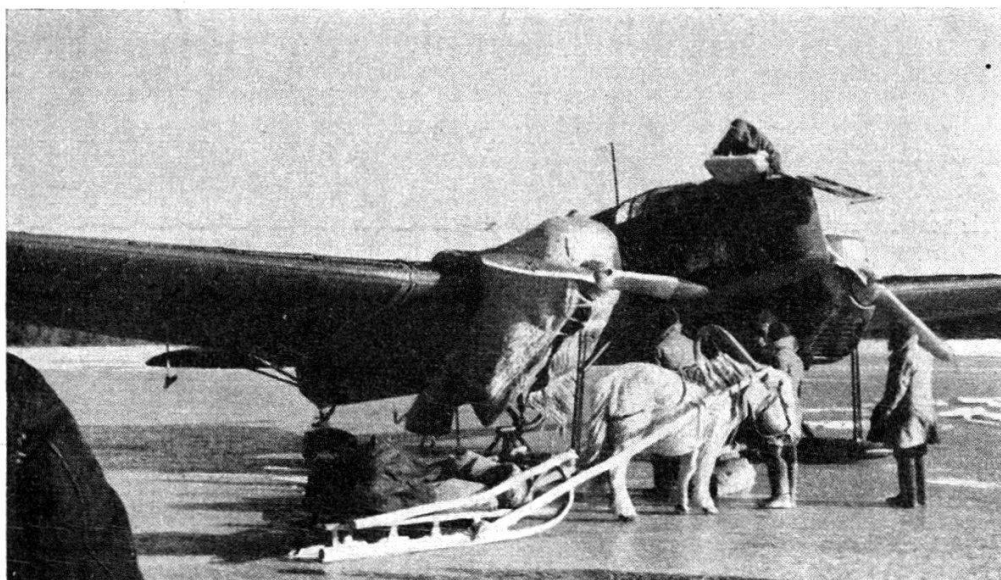
— Vous devriez prendre contact avec ce général, c'est l'aviateur Michel Gromov. Il pourra vous parler de l'aviation russe à laquelle vous semblez tant vous intéresser. Il la connaît mieux que quiconque. Il l'a vue à ses débuts et c'est maintenant l'un des proches collaborateurs de Staline...

Le général Michel Gromov vient de me recevoir dans cette même Maison des aviateurs où l'on ne voit plus de



« Ilouchine 12 » bimoteur pour 27 passagers et 4 hommes d'équipage.

diplomates ni de journalistes étrangers. Les grandes fenêtres des salles sont maintenant grandes ouvertes et le soleil printanier qui a définitivement fait fondre la neige boueuse jouée dans la rue avec le clair feuillage des bouleaux avant de venir



L'aviation militaire au service du génie civil dans l'Extrême-Nord.

réchauffer le marbre des colonnades qui ont passablement perdu de leur solennité.

Nous entrons rapidement en matière et le général Gromov me parle de sa vie, intimement liée à celle de l'aviation dont il est l'un des principaux organisateurs :

— Ma carrière d'aviateur a commencé le jour de la naissance de l'armée soviétique, il y a trente ans. En 1918, j'ai suivi les conférences faites à Moscou par Nicolas Joukovski que nous surnommons « le père de l'aérodynamique russe ». Ces conférences m'ont révélé un univers neuf et merveilleux. C'est à cette période que remonte mon baptême de l'air et mon premier vol solitaire. Nous volions alors sur des Farman, des Moranes et d'autres appareils de marques étrangères ; nous n'avions pas encore notre propre industrie aéronautique.

Pourtant, dès le premier décennat du régime soviétique des avions fabriqués par nous sillonnèrent le ciel de notre pays. C'était les premiers pas d'une industrie qui allait prendre un essor extrêmement rapide au cours des plans quinquen-



Des avions d'assaut « Iliouchine » au montage dans une usine.

naux. Quelles difficultés ne nous a-t-il pas fallu vaincre ! Des usines de construction d'avions et de moteurs surgirent dans tout le centre de l'URSS, de la Volga à l'Oural.

Joseph Staline animait avec son énergie habituelle cette œuvre créatrice qui allait transformer notre pays. Il se préoccupait particulièrement de la formation des cadres techniques de l'industrie aéronautique, de la préparation des aviateurs et de l'appui qu'il fallait accorder aux initiatives des constructeurs.

C'est ainsi que nous avons pu battre une série de records internationaux. Notre devise était : plus haut, plus vite et plus loin que tous les autres !

J'ai souvent eu à discuter personnellement avec Staline et j'ai toujours remarqué qu'il aimait aller au fond des questions

techniques les plus précises. Nous parlions un jour devant lui d'un nouveau prototype avec un groupe de constructeurs. Staline demanda tout à coup :

— Le pilote a-t-il vraiment la possibilité, si c'est nécessaire, de quitter rapidement son avion et de sauter en parachute ?

Il reçut une réponse un peu évasive qui ne le satisfit pas et se mit alors à nous bombarder de questions précises sur l'aménagement de la cabine, son confort, la protection contre le froid et fit immédiatement donner les ordres pour qu'on modifie les installations qui lui paraissaient trop sommaires.

Quand, mes camarades André Youmachef, Serge Daniline et moi, nous avons eu l'idée de préparer le raid qui devait nous permettre de battre le record du monde de vol sans escale, il soutint activement nos projets. C'était en 1937. Nous avons volé de Moscou, par-dessus le Pôle Nord, jusqu'aux confins du Mexique. Nous avons atterri près de San Jacinto en Californie. Tenez, je vais vous citer encore un trait de Staline à ce propos. Il demanda un jour à notre grand as Valerien Tchkalov pourquoi il n'utilisait pas de parachute pendant les vols d'essai. Le pilote lui répondit que, même dans les conditions les plus difficiles il fallait tout faire pour essayer de sauver son précieux « zinc » au lieu de songer à l'abandonner. Staline ne fut pas du tout satisfait et lui dit que sa vie était bien plus précieuse au pays que n'importe quel avion !

— Je crois, mon général, dis-je, que vous avez commandé une formation aérienne sur le front, pendant la dernière guerre ?

— Oui, j'ai eu cet honneur, et si j'insistais tout à l'heure sur le soin qui a été accordé à la formation de nos cadres, c'était pour que vous compreniez pourquoi nos aviateurs ont été capables de tout l'héroïsme qu'on leur reconnaît. Pensez que nous avons fait plus de 3 millions de vols de combat et qu'en deux mois — en janvier et février 1945 — notre aviation a livré plus de deux mille combats aériens et a détruit quarante aérodromes ! Le premier jour de notre assaut contre Berlin, nous avons battu tous les records : 17.500 sorties aériennes !

Cela aurait été impossible sans le labeur acharné de nos

ouvriers et de nos ingénieurs pendant les années où nous avons construit notre industrie aéronautique.

Le général Gromov jeta alors un regard rêveur sur le ciel bleu pâle du printemps moscovite :

— Le ciel est maintenant nettoyé des oiseaux de proie qui l'infestaient ! Des centaines de millions d'hommes, dans le monde entier, sont retournés à leurs travaux paisibles. Nous pouvons désormais développer à nouveau notre aviation civile. Nous sommes sur la voie de nouveaux succès, de nouvelles tentatives de records pacifiques.

J'espère que vous aurez bientôt l'occasion d'en être le témoin, me dit en me congédiant le général Gromov.

NOËL MARSIN.



Chasseurs « Lavotchkine 7 » au départ.