

# L'aviation de bombardement atomique américaine

Autor(en): **Auber, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **96 (1951)**

Heft 1

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-348411>

## **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.

# REVUE MILITAIRE SUISSE

---

**Pour la Suisse :**  
1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—  
3 mois fr. 4.—

**ABONNEMENT**

**Pour l'Étranger :**  
1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—  
3 mois fr. 5.—

Prix du numéro : fr. 1.50

**RÉDACTION :** Colonel-brigadier **Roger Masson**  
**ADMINISTRATION :** Av. de la Gare 33, Lausanne. Tél. 23 36 33. Chèq. post. II. 5209

**ANNONCES :** Publicitas S. A. succursale, rue Centrale 15, Lausanne

---

## L'aviation de bombardement atomique américaine

---

Petite, compacte, aérodynamique, et efficace : voilà les caractéristiques de la nouvelle aviation américaine de l'âge atomique qui, péniblement et lentement naît, des discussions actuelles au Congrès et dans les services du ministère de la Guerre.

Compacte et efficace : dans un avenir très prochain, ses chasseurs et ses bombardiers ne développeront pas seulement une vitesse plus grande, mais disposeront d'un rayon d'action plus étendu et (ceci regarde seulement les bombardiers) pourront transporter deux fois plus de bombes que pendant la deuxième guerre mondiale. Petite et aérodynamique : le monde ne verra plus ces groupes massifs de centaines de bombardiers qui, pendant des heures entières, survolaient un point sur la « route » menant à l'objectif. Leur tâche terminée, ils feront le voyage de retour à des altitudes inaccessibles pour des

appareils de chasse ordinaires et voleront, si le besoin s'en fait sentir, vers des bases situées sur le continent américain au lieu de s'exposer sur des aérodromes dispersés en différents endroits du monde.

Quatorze mille bombardiers américains et britanniques ont attaqué l'Allemagne pendant le deuxième conflit mondial. On compte que 7000 suffiront pour les opérations futures. Comment expliquer cet « aérodynamisme » complet depuis le divorce de l'aviation et de l'armée de terre ?

#### LA STRATÉGIE DE L'ÂGE ATOMIQUE

En dépit de la perte du monopole américain, la bombe atomique reste le facteur déterminant de la stratégie aérienne des Etats-Unis. L'aviation américaine base sa politique sur l'argument suivant (et les événements des dernières semaines n'ont rien changé à ce raisonnement) : « Théoriquement, un seul bombardier atomique attaquant un objectif étendu peut causer plus de dommage que 700 forteresses volantes et « Liberators » pendant la dernière guerre. Les 70 groupes de l'armée de l'air disposeront en tout et pour tout de 700 bombardiers lourds — et ce sera suffisant. Les bombardements tactiques accompagnant la percée et l'avance des troupes terrestres ou sur des buts hors de proportion avec le coût de la bombe atomique, pourront être exécutés par d'autres types d'avions ».

Au stade présent de son développement, le but essentiel de l'aviation américaine est de fixer les grandes lignes d'une stratégie offensive-défensive contre une Russie qui dispose : 1° de la bombe atomique sous sa forme expérimentale ; 2° d'une flotte aérienne de jour en jour plus puissante de B-29 et de bombardiers à réaction pour le lancement de ces bombes ; 3° d'une flotte sous-marine capable d'atteindre les rives américaines de l'Atlantique et du Pacifique et de menacer les lignes de communications maritimes ; 4° d'une flotte aérienne de chasseurs à réaction, d'avions intercepteurs et de « chasseurs de

frontière » ; 5<sup>o</sup> de certaines armes secrètes inventées ou mises au point par des savants russes et allemands ; 6<sup>o</sup> d'une armée de terre assez puissante pour envahir et conquérir en quelques semaines les pays de l'Europe occidentale.

Il y a quelques mois seulement le monde fut inondé de rapports et de communiqués concernant le B-36-A. C'était, paraît-il, le plus grand bombardier atomique existant. Des essais et l'expérience pratique prouvèrent bientôt que la réalité n'était pas aussi extraordinaire que les nouvelles l'avaient laissé espérer. Au lieu de cela, les escadrilles de bombardiers atomiques seront composées en majorité de superforteresses volantes B-29 et de leurs deux développements aéronautiques : le B-50-C, qui deviendra plus tard le B-54, et le B-50-D. Il sera fait usage aussi, mais beaucoup moins, de l'avion à réaction B-49 et du B-47, le nouvel avion à réaction stratosphérique.

Les raisons stratégiques de tous ces changements rapides dans la composition de la force d'attaque peuvent être résumées dans ce seul mot : rayon d'action. Pendant la dernière guerre le B-29 avait un rayon d'action de 3200 milles. Actuellement, ce chiffre est monté à 5700. Ce développement est le résultat d'une nouvelle technique de vol appelée « contrôle de croisière ». Elle permet à un bombardier s'approvisionnant en plein vol d'atteindre un rayon d'action de 10 260 milles — ce qui suffit pour attaquer les objectifs les plus éloignés à l'intérieur de la Russie.

Si ces bombardiers plus petits et plus rapides ont un rayon d'action suffisant, alors pourquoi construire ces B-36-A coûteux de 139 tonnes, qui sont un cauchemar pour les ingénieurs et une proie facile pour les chasseurs ? L'aviation américaine ne désire de grands appareils que s'ils sont rapides et faciles à manœuvrer.

Les B-50-D et les B-54 sont certes de grands appareils, mais ils sont moins fantastiques que les B-36 à l'agonie.

## APPROVISIONNEMENT EN PLEIN VOL

Il n'y a pas trente ans que deux pilotes accomplirent avec leur trimoteur un vol de 11 000 milles. Mais ils volaient dans un large cercle et s'approvisionnaient 43 fois en essence en plein vol. La méthode employée était assez primitive. Un homme sortait de la carlingue pour saisir le tuyau qui était jeté par un avion survolant l'appareil à approvisionner. Evidemment cette méthode n'est pas applicable aux avions à grande vitesse ni à de hautes altitudes. Les détails des méthodes modernes d'approvisionnement en plein vol sont tenus secrets. L'idée essentielle est la suivante : l'avion-citerne survole le bombardier à une altitude d'environ 100 pieds et jette le tuyau. Un grappin est projeté hors du bombardier pour saisir le tuyau. Le perfectionnement du système permet un approvisionnement de 100 gallons par minute.

Cette technique ajoute 1000 milles au rayon d'action du B-29 si celui-ci s'approvisionne en plein vol pendant l'aller et 1000 milles s'il fait le plein pendant le retour. Quoique la nouvelle n'ait pas été confirmée officiellement, il est évident que le « Strategic Air Command » appliquera le système au B-47.

De cette façon, des bases militaires telles que Goose-Bay (Labrador) et « Mile-26 », près de Fairbanks (Alaska), ne seront pas des magasins de bombes, mais des stations avancées de combustible qui permettront aux bombardiers de faire le plein sans atterrissage.

Ces facteurs techniques, auxquels il faut ajouter l'amélioration des moteurs, ont déterminé l'aviation américaine à maintenir l'emploi des B-29 et à limiter en même temps leur nombre. La nouvelle flotte américaine aérienne comptera 21 groupes de ces appareils à long rayon d'action. Chaque groupe sera composé de 30 bombardiers. 63 appareils serviront de « pipe-line » pour les 630 réservés aux opérations proprement dites.

Pour appuyer cette force aérienne, il y aura deux groupes de 36 appareils de reconnaissance à long rayon d'action et deux groupes pour la mise en carte. Un groupe d'appareils du même type sera réservé aux missions photographiques. Ce dernier groupe sera composé de superforteresses volantes munies d'appareils photographiques à l'infra-rouge.

Au moins six types d'hélicoptères — y compris le « Kettet-GeXH-17 », ou grue volante, pour le transport et le déplacement de matériel lourd ou de sections de ponts — et un certain nombre de planeurs sont prévus pour compléter les groupes d'avions de transport.

A côté des 70 groupes, il y a des escadrilles spéciales, d'une composition nouvelle et variée. Il faut mentionner ici l'escadrille composée de 16 avions pour le contrôle géodésique. Ce sont des appareils de cette unité qui, volant à de grandes distances de la frontière russe, ont enregistré les explosions atomiques en Union soviétique. D'autres ont fait des relevés topographiques des régions arctiques.

Entretiens, des recherches minutieuses se poursuivent pour le perfectionnement des avions supersoniques. Des équipes spécialisées se consacrent à des expériences sur le terrain électronique (contre-mesures au radar, communications à haute fréquence, contrôle au sol automatique). Finalement, il y a le nouveau train d'atterrissage à chenilles dont les conséquences tactiques sont si grandes. Cet appareil permettra aux bombardiers, aux avions de transport et même aux chasseurs d'atterrir sans danger sur quelque terrain que ce soit, sur la neige, la boue ou sur la glace.

E. AUBER

---