

La chronique du CESA

23 septembre 1921 : destruction du cuirassé *USS Alabama* par un bombardement aérien

De la controverse doctrinale à la polémique institutionnelle

À la fin du mois de septembre 1921, l'*USS Alabama*, un croiseur réformé de l'*US Navy* est soumis à des exercices de bombardements aériens à l'initiative du lieutenant-général William (Billy) Mitchell, directeur adjoint de l'*Air Service*, l'aviation de l'*US Army*⁽¹⁾, pour déterminer si une escadre pouvait être vulnérable à une attaque aérienne. Ils s'inscrivaient au centre d'une controverse doctrinale alors que les aviations militaires avaient fait preuve de leur apport au combat pendant la première guerre mondiale. L'enjeu était de taille alors que le Royaume-Uni avait créé la *Royal Air Force* en 1918, et que l'Italie s'appêtait à créer, à son tour, une armée de l'air indépendante en 1923.



Bombe au phosphore blanc larguée par un *Martin NBS-1* sur l'*USS Alabama* lors d'essais en septembre 1921.

« Project B » : la démonstration du bombardement anti-navires

L'*US Navy* était alors considérée comme l'arme ultime pour protéger le pays. Billy Mitchell affirme néanmoins que ce rôle doit être désormais tenu par l'aviation. Tandis que les budgets militaires se réduisent après la Grande Guerre, Mitchell défend la création d'une force aérienne puissante et indépendante au lieu de construire des bâtiments de guerre très onéreux et, selon lui, dépassés. Le gouvernement fédéricain donne son aval aux exercices d'attaques de navires de guerre par les avions sous le nom de « Project B » effectués dans la baie de Chesapeake. Si l'amiral Moffet soutenait le développement de l'aviation navale et des porte-avions, l'*US Navy* estimait qu'un navire ne pouvait pas être coulé par un avion. Mitchell rassemble 125 pilotes et 6 escadrons pour une première série de tests en juillet 1921, puis en septembre 1921 et une fois encore en septembre 1923. Mitchell affirme alors dans son ouvrage « *Winged Defense* » (1925) : « Une puissance aérienne supérieure dominera toutes les régions maritimes lorsqu'elle entrera en action à partir de bases terrestres et aucun bâtiment, qu'il porte des avions ou non, ne sera en mesure de mettre en péril sa suprématie aérienne. ».

De la cour martiale à Hollywood

Ces essais reçoivent un grand écho dans la presse. Ils embarrassent le général Pershing, chef de l'*Army*, et provoquent des remous à la Maison Blanche, alors en pleine négociation internationale de désarmement naval. Mitchell n'hésite plus à s'exprimer publiquement sur le manque d'intérêt des autorités pour l'aviation alors que, selon lui, les forces aériennes ne sont plus de simples services auxiliaires. Les positions très



Billy Mitchell devant la cour martiale, novembre 1925.

critiques de Mitchell lui valent d'être traduit en cour martiale au mois de novembre 1925. Il est rétrogradé au titre de colonel avant d'être évincé de l'armée pour insubordination en 1926. Mitchell devient, après sa mort, une référence pour l'aviation militaire américaine. Il est élevé, à titre posthume, au rang de *major-general*. Son nom est donné au bombardier moyen *B.25*. Ses proches, les généraux Henry Arnold et Carl Spaatz, deviennent les chefs de l'*US Army Air Force*, puis de l'*US Air Force* qui devient indépendante en 1947. En 1955, un film retrace son procès, *The Court-martial of Billy Mitchell*, réalisé par Otto Preminger et incarné par Gary Cooper.

1. Cf. Chronique du CESA : 12 septembre 1918 : intervention des moyens aériens dans la bataille de Saint-Mihiel.

Capitaine Aurélien Poilbout, chargé de mission au CESA

Centre d'études stratégiques aérospatiales – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com

