

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 150 (2005)
Heft: 3

Artikel: Howard Hughes, un ciel presque sans limites
Autor: Cailliez, Jean-Claude
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346482>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

Howard Hughes, un ciel presque sans limites

La sortie du film *L'Aviateur* vulgarise sur grand écran des pans de la vie d'Howard Hughes (1905-1976). En omettant les caprices de cette célébrité, résultant d'une soif de pouvoir immodérée, les apports directs ou indirects de Hughes à l'histoire de l'aéronautique restent très significatifs, même sous le seul angle de l'aviation militaire.

■ Jean-Claude Cailliez¹

Riche héritier passionné d'aviation: des jouets hors de prix!

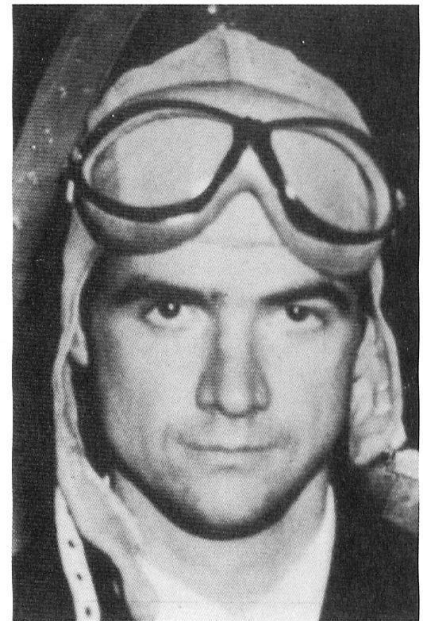
Orphelin à dix-neuf ans, Howard Hughes hérite d'une considérable fortune parentale alimentée par un brevet lié à un type de trépan utilisé dans la recherche pétrolière. D'un caractère modeste et après des études sans panache, l'homme d'action et de pouvoir se révèle étonnamment. Hughes s'entoure de professionnels compétents et dévoués qui font fructifier son capital et ses affaires, tout en lui laissant le temps de vivre ses passions. L'aéronautique l'attire, il passe son brevet de pilote et travaille même sous un faux nom pour American Airlines (1932).

En parallèle, Hughes pénètre en force le monde du cinéma hollywoodien, y fait tourner les films qui lui plaisent, notamment le fameux *Hells'Angels*, épopée des combats aériens de 1914-1918. A la fois pilote d'essai, ingénieur et technicien, il paie de sa personne aux com-

mandes d'appareils qu'il améliore ou fait construire sur mesure, non sans quelques peurs. Dans les années 1934-37, il fait un atterrissage ventral avec son *H-1* de record de vitesse mais bat le record de traversée des Etats-Unis (7 h 28); il pulvérise le record du tour du monde (81 h) et évolue en meeting ou en compétition. Hormis la course aux exploits, il crée divers projets ou entreprises (Hughes Aircraft) et détient la majorité des actions de la compagnie civile aérienne Trans World Airlines (TWA).

Des appareils prévus pour 2, 55 ou 750 passagers!

L'élégant et célèbre *liner* quadrimoteur Lockheed *Constellation* naît de la demande par la TWA d'un appareil dépassant de loin les performances des avions de transport des années 1930. C'est une réussite civile indéniable dont l'armée s'empare dès 1943, pour créer des versions de transport de troupe (*C-69*) ainsi que des appareils de surveillance radar (*C-121A*), dont elle utilisera moins d'une centaine d'appareils.



Portrait de Howard Hughes.

Face à une autre spécification militaire, Hughes crée en 1937 le prototype *D-1*, monoplace bimoteur rapide à hélices contractives, prévu pour la reconnaissance aérienne. L'avion le laisse avec de multiples fractures à la suite d'un crash et disparaît au profit du *Lightning*, futur *P-38*. Du *D-1* seront extrapolés le *D-2* (1943) et le *DX-2* (=XF-11), prêt trop tard (1945), ainsi que le *XR-11A* de 1947. La formule a, entre temps, inspiré plusieurs bimoteurs militaires produits en série.

¹ Historien de l'aviation, www.hepta.aero.

La Seconde Guerre mondiale nécessite un très gros transport de troupe pour établir un pont aérien entre les Etats-Unis et l'Europe. Hugues crée le concept du *HK-1* (= *H-4 Hercules* ou *Spruce Goose*). Il s'agit d'un hydravion géant, dépassant dans toutes ses dimensions un *Airbus A-380*, approximativement long de 67 m, haut de 27 m avec une envergure de 96 m et pesant 180 t à vide. Conçu en grande partie en bois, il utilise le brevet de contreplaqué Duramold qui donne des surfaces aussi rigides que l'aluminium, tout en étant plus légères. Cet hexamoteur (24000 CV) n'effectue son premier vol qu'en novembre 1947 aux mains de Howard Hugues qui prouve aux sceptiques, avec des dizaines d'années d'avance, le bien-fondé de ce concept de très gros porteur (750 passagers) prévu pour de longues distances (2900 km).

Des voilures tournantes à l'électronique

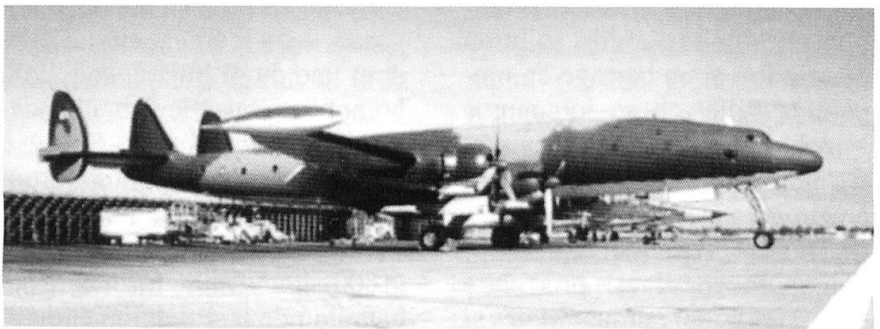
Dès 1948, Hugues Aircraft s'intéresse aux hélicoptères et produit à partir de 1958, différents appareils pour l'armée. Jusqu'au décès d'Howard Hugues en 1976, il faut mentionner l'existence de plusieurs bi-triplaces d'entraînement ou armés issus des gammes *H-300*,



Le superlatif Spruce-Goose.



EC-121 Warning Star, ancêtre des AWACS.



EC-121 de surveillance électronique au Vietnam.

H-500 militarisés sous divers codes: *OH-6A Cayuse*, *TH-55A*, *YAH-64*, dont certains seront notamment employés au Vietnam. Il convient enfin de citer

brièvement l'activité liée à l'électronique (radars, systèmes) et à l'espace (satellites, etc.).

J.C. C.