Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 102 (1957)
Heft: 7

Artikel: Quelques enseignements d'une grande manifestation
Autor: Henchoz, P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342825

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: 14.07.2025

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

Chronique aérienne

Quelques enseignements d'une grande manifestation

Le XXIIe Salon aéronautique international a eu lieu à Paris, ou plus exactement au Bourget du 24 mai au 2 juin dernier. Composé d'une exposition couverte et d'une exposition en plein air dite statique groupant une soixantaine d'appareils de types divers, il a été complété par une série de manifestations annexes dont en particulier les présentations en vol des 1er et 2 juin. Une douzaine de pays y participaient, soit comme exposants, soit par des démonstrations. La discrète apparition de quelques personnalités appartenant aux milieux intéressés de chez nous y fut la seule manifestation de notre existence aéronautique...

La presse quotidienne et spécialisée a largement commenté les moments principaux de ce Salon. De multiples photos des matériels exposés ont paru. Nous éviterons donc dans toute la mesure du possible de redire sous une autre forme ce qui a déjà été exprimé.

Le Salon aéronautique mérite doublement son qualificatif d'international. Ce caractère en effet n'est pas apparu seulement dans la provenance diverse des exposants. Il s'est manifesté très particulièrement aussi le 1er juin, journée réservée aux invités. C'est au cours de celle-ci qu'il a été possible de voir, se mêlant librement, les uniformes de toutes les armées de l'OTAN. On ressentait une impression singulière à la vue des officiers en gris de la nouvelle Bundeswehr côtoyant sans contrainte ceux des Armées de l'Air française ou italienne, de la RAF ou de l'USAF.

C'est en comparant les résultats enregistrés dans deux salons successifs que l'on mesure le mieux le rythme et l'ampleur des progrès réalisés. 1955 n'était déjà plus comme ses prédécesseurs un « Salon des promesses ». Des réalisations importantes étaient déjà passées dans le domaine de la construction en série.

Nous pensons ici en particulier au « Mystère IV », au cargo « Noratlas 2500 ». Le Salon de 1957 peut s'appuyer sur une gamme encore plus étendue d'avions produits en série. Parmi ceux-ci nous citerons :

— l'avion d'école et d'entraînement à réaction « Fouga-Magister » livré à 380 exemplaires pour la France seulement, et pour lequel de nombreuses commandes étrangères sont d'ores et déjà assurées ;
— le chasseur Dassault « Super Mystère » successeur du « Mystère IVa » pour lequel une commande de 370 a été passée et dont la livraison à la troupe a commencé ;
— le « Vautour » avec 150 exemplaires livrés dans diverses versions, bombardement, assaut, chasse tous temps.

Au sujet de ce dernier appareil, dont les performances aussi bien que l'armement sont remarquables, il sera peut-être intéressant de dire ici que les Français envisagent déjà son remplacement dès 1960 par un avion atteignant « Mach 2 » !

Le Salon de 1957 confirme donc, comme son prédécesseur, que l'industrie aéronautique française est capable de productions en séries intéressantes. Mais la manifestation de cette année qui frappe le plus est la vitalité dont font preuve les ingénieurs et les techniciens d'outre-Jura, vitalité qui s'exprime dans les domaines essentiels de la construction aéronautique, et qui permet de dire, sans parti pris, que la France est en passe de reprendre une place essentielle à la tête du progrès aéronautique mondial. Vingt-quatre prototypes nouveaux parmi lesquels un certain nombre d'avions expérimentaux ont été conçus et ont volé depuis fin mai 1955. Nous citerons :

— huit chasseurs d'interception supersoniques qui ont noms « Mirage I et III », « Trident II », « Gerfaut II », « Super Mystère B 2 », « Durandal », « Leduc 022 » et « Griffon ». Le « Gerfaut II » détient depuis mai dernier le record mondial d'altitude avec montée à 15 000 mètres en 3 min. 57 sec. ;

— quatre appareils légers d'appui tactique, les « Etendard II, IV et VI » de Dassault et le « Bréguet 1100 », précurseur du « Taon ». Ces derniers font partie du programme de l'OTAN.

On s'étonnera peut-être d'une telle prolifération d'avions nouveaux. Lorsqu'on sait combien sont aléatoires et coûteuses l'étude et la construction des prototypes, on peut à juste titre se demander si une meilleure répartition des efforts ne serait pas souhaitable. A première vue cette remarque peut paraître justifiée. Examinée de plus près, la politique de construction aéronautique française révèle cependant certains traits intéressants.

Il ne fait aucun doute que la France a renoncé, contrairement à la Grande-Bretagne par exemple, à réaliser elle-même tous les types d'avions dont elle a ou pourrait avoir besoin. Le principe du « fly british », cher aux Anglais, n'est plus appliqué en France, pays qui a par exemple renoncé à construire des bombardiers moyens ou lourds. Sur le plan militaire, indépendamment de certaines réalisations exceptionnelles, l'effort principal des constructeurs français est orienté aujourd'hui dans une voie bien définie, celle de l'appareil de combat léger, intercepteur ou avion d'assaut. Dans le domaine de la chasse pure, le « Trident I », muni de fusées, avait déjà fait une très forte impression au salon de 1955. Cette année, accidenté quelques jours auparavant, le « Trident II » était absent du Bourget. Mais ses successeurs, avions en partie encore expérimentaux, ont montré clairement la voie suivie. Celle-ci peut être résumée en quelques mots. L'intercepteur se caractérise par une vitesse ascensionnelle et un plafond très élevés, une bonne maniabilité en altitude, un armement puissant ; ses interventions consistant en de courts vols à des distances assez faibles de sa base, son autonomie peut donc rester modeste. La technique moderne permet de réaliser ces caractéristiques dans un avion léger. Le groupe propulseur est mixte, réacteur classique pour la montée et l'attente, fusées ou stato-réacteur pour la poursuite et le

combat. Le gain de poids est acquis par la quantité relativement minime de carburant nécessaire, mais aussi par l'absence d'armement de bord et de munitions lourdes et encombrantes, un engin air-air téléguidé suspendu à l'extérieur faisant le même travail. Cet avion étant plus léger, un rapport poids-puissance et un coefficient de charge plus favorable permettent de raccourcir les distances de décollage et d'atterrissage. Des pneus à basse pression autorisent l'abandon des pistes en dur et le retour aux terrains de campagne sommairement aménagés. Au stand de la société Sud-Aviation productrice du « Trident », on pouvait voir les maquettes fort suggestives de ce que sera la base d'une escadrille équipée de cet avion. Celle-ci, avec sa piste courte et camouflée, ses avions répartis à la lisière d'un petit bois, sous des bosquets, aux abords d'un village, ressemblait étrangement à nos terrains de campagne d'avant 1942 !

Cette même politique, les Français l'ont adoptée dans leur programme de développement d'avions de combat légers selon les normes et dans le cadre d'un concours ouvert par le commandement de l'OTAN. Bien qu'ils atteignent des dimensions et des poids supérieurs au « Gnat » anglais par exemple, les « Etendard » et les « Bréguet 1100 » marquent un retour à une infrastructure moins onéreuse et moins exposée à une destruction rapide.

L'effort des constructeurs français est donc orienté vers un abandon progressif des formules en usage depuis la fin de la seconde guerre mondiale, celle entre autres des avions toujours plus lourds nécessitant pour leur mise en œuvre des pistes toujours plus longues. Ces constructeurs ne sont toutefois pas décidés à en rester là. Après les Américains et les Anglais, les Français se sont mis à l'étude du décollage vertical. Mais si leurs essais sont postérieurs à ceux des autres pays, ils n'en sont pas moins fort prometteurs. La presse a largement commenté la présentation de l'ATAR volant, ce réacteur enrobé dans un simple cylindre de tôle qui décolle et atterrit verticalement et évolue dans l'air avec une aisance surprenante.

Lorsque le 1er juin, après une démonstration parfaite, l'ATAR se fut reposé, une immense clameur monta du terrain. Les centaines de milliers de spectateurs présents exprimaient bruyamment leur émotion à la vue d'un événement capital dans l'histoire de l'aéronautique. L'ATAR est la préfiguration des « Coléoptères » à aile annulaire, formule certainement la plus pure parmi les diverses tentatives réalisées jusqu'ici pour résoudre les problèmes du vol aux vitesses maximum et nulles. Au rythme auquel les ingénieurs français progressent, tout permet de croire que la réalisation d'avions opérationnels à décollage et atterrissage vertical n'est plus simplement soumise à une ligne de conduite hasardeuse, mais qu'elle s'intègre au contraire dans un plan de développement dont les étapes essentielles sont aujourd'hui fixées.

Une grande manifestation aéronautique ne se conçoit plus sans une présentation d'engins. Une gamme variée et étendue de ceux-ci y figurait, allant des projectiles antichars téléguidés par fil 5200 et 5210 de la SCAN (société de construction aéronautique du Nord) avec une portée de 4 kilomètres, au SNARK de la Northrop américaine auquel on prête une autonomie supérieure à 5000 kilomètres. Tous ces engins occupaient une place de choix et ils n'ont pas manqué d'attirer l'attention de ceux de plus en plus nombreux que ce problème préoccupe.

Les hélicoptères enfin prenaient eux aussi une place importante. Ils ont manifesté partout une fantaisie et une vitalité bien propres à ce genre sympathique de véhicules aériens. Alors que les « Vertol » à 20 places, les fameuses bananes volantes de l'Armée de l'Air française, assuraient un service régulier entre le centre de Paris et le Bourget, d'autres types réalisaient des présentations toutes fort réussies qui atteignaient leur point culminant le 30 mai, journée consacrée à la mémoire de Louis Bréguet, pionnier de la giraviation.

Le XXIIe Salon international a permis aux innombrables privilégiés qui l'ont visité de prendre conscience des lignes de force de l'essor aéronautique actuel. Dans un domaine où le progrès marche à une cadence, semble-t-il, jamais atteinte

jusqu'ici, un contact constant avec ceux qui sont à sa tête est indispensable.

C'est vers tous ceux qui ont fait de ce XXIIe Salon de Paris une si belle réussite que vont aujourd'hui nos remerciements et nos vœux.

Colonel P. HENCHOZ.

Informations

ASTL : Championnats suisses des Troupes légères, à Genève.

Les 28 et 29 septembre prochains auront lieu, à Genève et environs, les championnats suisses par équipes des Troupes légères : cavalerie, cyclistes et motorisés.

Le concours se compose d'un parcours de nuit avec recherche de points, orientation et tâches tactiques simples, et d'un parcours de jour avec, notamment, lancer de grenades, tir sur tuiles, estimation de distances, etc. Cyclistes et motorisés partiront de Rolle, cavaliers de Plan-les-Ouates, près Genève.

Les patrouilles de quatre hommes se composent comme suit :

1 of. + 1 sof. + 2 sdt.
ou bien 1 of. + 3 sdt.
ou bien 1 sof. + 1 sof. + 2 sdt.
ou bien 1 sof. + 3 sdt.
ou bien 4 sdt.

Le prix d'inscription comprenant souper, coucher, déjeuner, banquet, munitions, assurances, etc., est fixé à 50 fr. par équipe (4 fois 12 fr. 50 = 50 fr.)

Les équipes d'unités concourent dans la catégorie correspondant à leur incorporation. Les équipes des sections de l'ASTL concourent sous l'égide de leur sections et dans la catégorie (cyc., mot. ou cav.) choisie par elles.

Les cavaliers montent *leurs* chevaux militaires ou des chevaux de même catégorie appartenant à des camarades. Les cyclistes roulent sur leurs cycles d'ordonnance, les hommes des trp. lég. motorisées sur des jeeps mises à *leur disposition*. Toutefois les conducteurs doivent appartenir à la patrouille et posséder la carte grise les autorisant à conduire une jeep.