Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 102 (1957)
Heft: 10

Artikel: Le concours des avions d'appui tactique de l'OTAN
Autor: Henchoz, P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342841

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: 13.07.2025

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

Pour terminer ce modeste reportage sur Macolin, rappelons ces quelques propos tenus par le Général Guisan, à l'occasion du 1er août 1951 :

« ... En ayant le culte de l'effort, on développe sa volonté et on forme son caractère, faisant ainsi honneur à notre pays. Mais en cherchant à devenir plus forts, nous voulons aussi devenir plus humains. N'oublions jamais que le libre effort doit s'employer, avant tout, à servir, servir la communauté et par elle notre belle patrie ! » ...

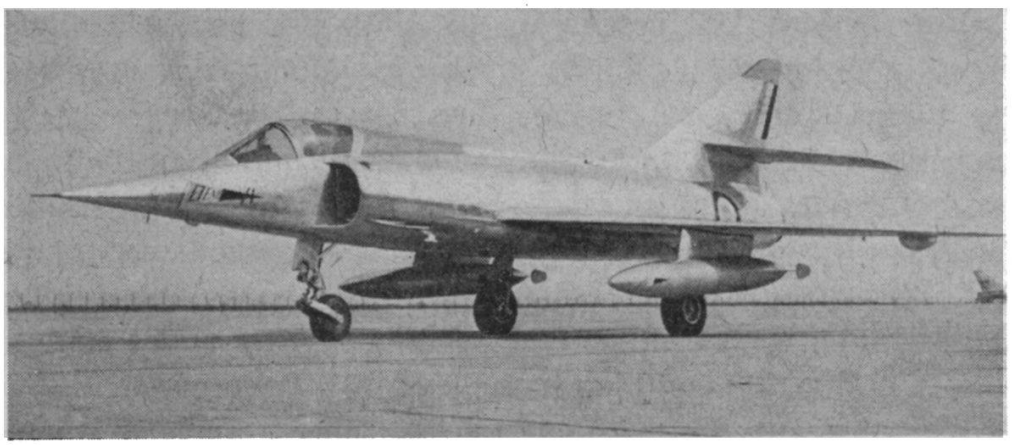
Et l'Ecole fédérale de gymnastique et de sport, s'inspirant de la devise : « Education au sport et éducation par le sport », sert notre patrie. En 1954, une distinction lui fut décernée par le Comité olympique international: l'attribution de la Coupe olympique, pour ses mérites et son activité sur le plan sportif.

Plt. Gaston Perret

Chronique aérienne :

Le concours des avions d'appui tactique de l'OTAN

En 1954, le Commandement de l'OTAN chargeait une commission d'experts d'étudier des avions d'appui tactique adaptés aux conditions d'un conflit au cours duquel des projectiles à grand pouvoir de destruction seraient utilisés. En d'autres termes, il s'agissait pour cette commission qui avait analysé au préalable durant deux ans les conditions dans lesquelles pouvait se dérouler un conflit atomique, de définir les caractéristiques d'un matériel capable de « survivre » à une agression lancée par surprise, et à même de



Le M. Dassault « Etendard » (France)

jouer un rôle efficace dans le cadre d'un tel conflit. Présidée par le professeur von Karman, un comité interallié étudia les projets soumis par les diverses firmes aéronautiques et à la suite de cette étude, trois prototypes pour l'attaque au sol furent commandés. Il s'agissait du Bréguet 1001 « Taon » et du M. Dassault « Etendard VI » pour la France et du Fiat G. 91 pour l'Italie. Ces trois appareils étaient caractérisés par un fort armement conventionnel, par une grande rusticité d'emploi et par la faculté d'utiliser une infrastructure rudimentaire, c'est-à-dire des pistes réparées, des routes, des autoroutes, des terrains en herbe, voire des champs hâtivement aménagés.

A ces trois avions répondant exactement aux normes fixées par l'OTAN en ont été ajoutés deux autres, le Sud Aviation « Baroudeur » et le M. Dassault « Etendard IV ». Ce dernier est une réalisation libre du constructeur qui dispose entre autres d'un réacteur plus puissant.

Dès le 16 septembre dernier, ces avions ont été confiés aux experts de vol et techniques de l'OTAN. Des pilotes américains, anglais, italiens et français ont effectué une série de tests très sévères. Les techniciens et ingénieurs ont éprouvé les facilités d'entretien ; changement de réacteur en 30 minutes, plein de carburant et de munitions en 10 minutes, sont les ordres de grandeur recherchés.

Les résultats de ces essais ne sont pas encore connus. Il est même probable qu'ils ne seront jamais communiqués. Ces avions étant, cela va sans dire, sur la liste secrète, cette discrétion s'explique fort bien. Selon la formule habituelle en usage dans les organismes de commandement interalliés, les experts « recommanderont » l'adoption du meilleur avion. Les différents gouvernements intéressés se consulteront alors et mettront très vraisemblablement sur pied un plan commun de fabrication, donnant ainsi du travail à l'ensemble de l'industrie aéronautique des pays de l'Europe occidentale membres de l'OTAN. Vu le nombre des appareils devant être construits, seules des méthodes de production en grande série peuvent être retenues.

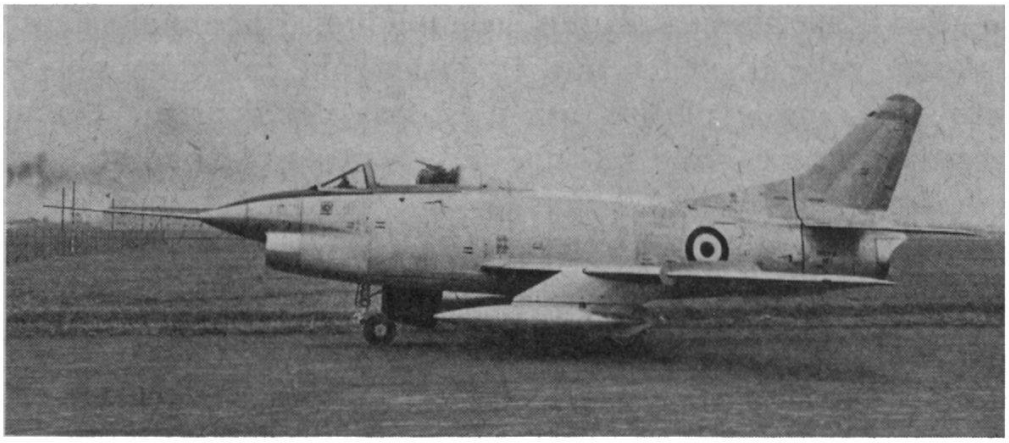
Ce concours, dont la presse étrangère a fait de multiples comptes rendus, doit nous intéresser à plus d'un titre. La formule nouvelle qu'il inaugure répond aux préoccupations de pays décidés à se défendre dans les airs, mais qui ne peuvent consacrer à cette défense les sommes étourdissantes qu'y mettent les grandes puissances. Provenant de gens qui ont étudié longuement les formes que pourrait prendre un conflit futur en Europe occidentale, elle nous fournit sans aucun doute des indications valables également pour nous.

L'OTAN se rend compte en particulier aujourd'hui combien une aviation tactique concentrée sur des bases connues est exposée à une destruction brutale. Les terrains, avec leurs pistes et leurs installations, sont devenus des objectifs de choix pour les armes à grand pouvoir destructeur. Une première étape vers la décentralisation a été réalisée en procédant à une large dispersion des emplacements des avions et des installations, qui sont aujourd'hui éloignés de plusieurs kilomètres de la piste d'envol. Une nouvelle étape reste à réaliser, étape qui ne doit permettre rien de moins que l'affranchissement des grandes pistes en dur. Les avions d'appui tactique essayés par l'OTAN sont munis de trains d'atterrissage qui leur permettent de rouler hors de celles-ci, ce qui n'est plus le cas des avions actuels. La dispersion totale pourra alors se

faire, soit comme mesure préventive, en cas de mobilisation par exemple, soit lorsque les pistes auront été rendues inutilisables. Particulièrement intéressante est l'idée de l'emploi des routes et des autoroutes. L'OTAN y attache une importance considérable. La Suède, qui comme nous a construit d'importantes bases souterraines, reconnaît aujourd'hui elle aussi la nécessité de tirer parti d'un réseau routier important en lui faisant les retouches nécessaires.

L'emploi des grandes artères pour réaliser la décentralisation ne se conçoit toutefois pas sans avions aptes à quitter la route pour être dispersés dans les terrains environnants.

La conception de l'OTAN est par ailleurs intéressante en ce sens qu'elle marque une réaction contre l'augmentation incessante du poids des avions de combat. Lors de la guerre de Corée, les pilotes américains ont pu constater que les avions soviétiques présentaient un degré de rusticité bien plus grand, qui se traduisait finalement par un poids moindre et des performances supérieures. Le développement de la technique a par ailleurs permis de miniaturiser et de rendre insensibles des parties nombreuses de l'équipement des avions. Profitant enfin du développement incessant des réacteurs qui voient leur poids spécifique sans cesse amélioré, les responsables de l'OTAN sont arrivés à la conviction que le retour à des formules désormais moins lourdes était une des conditions essentielles dans



Le Fiat G. 91 (Italie)

la réalisation de leur programme. Alors que les chasseurs d'assaut dont on parle aujourd'hui atteignent à pleine charge des poids de l'ordre de 12 à 15 tonnes, l'avion d'appui tactique envisagé ne dépassera pas les 8 tonnes, ce qui lui vaudra — tout est relatif — la désignation d'avion « léger ».

Un dernier aspect capital du programme de l'OTAN consiste dans la décision de ne pas rechercher une augmentation considérable des performances. La vitesse maximum en vol horizontal à proximité du sol est quelque peu inférieure à Mach 1. On estime cette vitesse suffisante pour la mission envisagée. Certains prétendent que l'avion volant en vitesse légèrement subsonique ne pourra plus intervenir sans être intercepté. Cette conception n'est pas celle de l'OTAN qui oppose à ce point de vue l'incapacité pour un chasseur en opération d'évoluer près du sol en vitesse supersonique et surtout de repérer et d'attaquer un avion assez petit, maniable, bien renseigné et décollant d'un terrain inconnu. La révolution consiste ici à admettre comme un fait ce que d'autres contestent, en se basant souvent, il faut le dire, sur de simples hypothèses.

L'aviation tactique destinée à appuyer les troupes terrestres fait aujourd'hui dans les pays qui nous entourent l'objet d'un examen très attentif.

La réaction qui se produit dans les milieux de l'OTAN est parfaitement saine. Elle exprime le désir de revenir à des solutions plus simples et plus économiques. Elle manifeste une volonté, celle d'arrêter une évolution qui coûte de plus en plus cher, une évolution qui n'est pas nécessairement synonyme de progrès. Elle redonne aux forces aériennes tactiques une souplesse d'emploi qu'elles ont perdue le jour où les avions ont dû quitter les terrains de campagne. A l'âge atomique, la manœuvre de l'aviation tactique ne saurait se concevoir sans manœuvre de son infrastructure et sans retour à la rusticité.

Colonel P. Henchoz