

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 100 (1955)
Heft: 1

Artikel: Chronique aérienne
Autor: Henchoz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342637>

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: 12.01.2026

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

C'était en juin 1940, en un quelconque point de notre frontière de l'Ouest. Des unités romandes procédaient au désarmement de troupes étrangères qui venaient de demander à pouvoir se réfugier sur notre territoire. Un groupe de soldats internés, les mains dans les poches, considérait en rigolant doucement la sentinelle qui venait de rendre les honneurs à un officier ; déjà l'un d'entre eux l'interpellait :

— Eh ! Dis donc, chez vous, on salue encore les officiers ? Chez nous, il y a longtemps que cela ne se fait plus !

La réponse du soldat suisse jaillit, cinglante de vérité et de franchise :

— Possible... Mais c'est bien pour cela que vous êtes ici !..

Cet homme-là avait compris.

Lieutenant M.-H. MONTFORT

Chronique aérienne

Si grande que soit la part faite à l'aviation — surtout ennemie — dans la préparation de nos exercices tactiques, on peut se demander si elle est suffisante et, surtout, si elle s'adapte au rythme de l'intégration aéro-terrestre actuellement en cours dans les forces du NATO et dans celles de leur adversaire éventuel. L'arme aérienne est devenue la première. Chacun le reconnaît objectivement, mais le *sent-il* vraiment et notre commandement a-t-il acquis à tous les échelons le réflexe que doit créer cette nouvelle situation ?

C'est pourquoi il a paru nécessaire d'assurer à l'arme aérienne une *présence* constante dans cette revue destinée aux officiers de toutes armes et de lui consacrer ici une chronique permanente, susceptible de fournir aux lecteurs les informations indispensables, accessibles jusqu'à ce jour dans les seules revues spécialisées.

Réd.

PÉRIODIQUES D'AVIATION

Qu'il nous soit permis, au début de cette première chronique de parler des revues d'aviation avec lesquelles la *Revue*

Militaire Suisse est en relation. Ces sources d'information alimenteront en partie nos entretiens du mois et nous ne manquerons pas d'attirer l'attention de nos lecteurs sur tel ou tel de leurs articles susceptible de les intéresser.

Forces aériennes françaises. — Est-il nécessaire de présenter F.A.F. aux officiers romands ? Tous ceux qui tiennent à rester au courant des questions aériennes connaissent cette revue. F.A.F. doit sa renommée à son fondateur. Le général de corps aérien L. M. Chassin est aujourd'hui commandant de la Défense aérienne du territoire après avoir conduit l'aviation en Indochine. Il n'est pas certain cependant que F.A.F. serait arrivée à s'imposer aussi rapidement, si cet homme cultivé et cet excellent écrivain ne s'était pas doublé d'un tempérament dynamique, celui d'un homme qui a choisi pour devise : « Et surtout, pas de mollesse ! »

En ce mois de janvier 1955, F.A.F. fête simultanément la dixième année de son existence et la centième publication. Heureuse coïncidence dont nous sommes les premiers à nous réjouir. Obligé de remettre à d'autres le soin d'assurer la parution de la revue, le général Chassin n'en continue pas moins à présider à ses destinées et à exercer une salutaire influence sur l'équipe appelée à lui succéder. Celle-ci accomplit sa tâche avec beaucoup de bonheur. Pour notre part cependant, nous regrettons de ne plus découvrir aussi souvent que nous le souhaiterions, ces études magistrales que nous livraient précisément un Chassin, un de Lesquen et quelques autres. Seraient-ce les servitudes inhérentes aux grands commandements qui nous privent de ce plaisir ?

Nos félicitations et nos vœux vont en ce mois anniversaire à F.A.F., dont nous avons beaucoup appris et dont nous attendons encore davantage.

Rivista aeronautica. — Dans les heures les plus déprimantes de l'après-guerre, alors même que leur existence était discutée, les Forces aériennes italiennes n'ont jamais sacrifié le développement intellectuel de leurs cadres. Les

aviateurs ont de tous temps réalisé que l'essor de leur arme dépendait pour une large part de la vigueur et de la souplesse intellectuelles des chefs.

La *Rivista aeronautica* a franchi le cap de ses trente années d'existence. Elle reste un excellent instrument de culture, traitant avec une égale autorité toutes les questions scientifiques, techniques, économiques, politiques, juridiques, voire même littéraires et artistiques en rapport avec le domaine de l'air.

Très largement ouverte à tous, renseignant constamment sur ce qui se fait hors d'Italie, elle exprime la volonté de ses dirigeants d'aider chacun à se maintenir en étroit contact avec l'extérieur, dans une période où l'aéronautique nationale se heurte encore à de grosses difficultés de reconstruction.

Innovation intéressante, l'administration de la R.A. a institué trois tarifs d'abonnements. Un tarif bon marché pour les officiers, sous-officiers et soldats de l'Armée de l'air en service un tarif réduit pour les associations militaires, sportives, et pour les grandes écoles, un tarif normal enfin pour les particuliers.

Air University Quarterly Review. — L'Air University (Académie de l'Air) de l'U.S.A.F. à Maxwell dans l'Alabama édite hors commerce une revue trimestrielle, pour « stimuler la pensée professionnelle ». La valeur de cette publication provient essentiellement de la qualité de ses correspondants dont beaucoup occupent de hautes fonctions dans l'Air Force. Organe officiel de l'Air University, elle fournit des informations sûres et inédites. Les études parues sur la guerre aérienne en Corée en particulier étaient fort bien présentées. Le comité de rédaction laisse toutefois à chacun son entière liberté d'opinion et insiste bien sur le fait que l'acceptation d'un travail ne saurait être considérée « ipso facto » comme un agrément tacite du département de l'Air Force. Ce périodique contient enfin de nombreuses illustrations, toujours inédites et souvent fort suggestives, prouvant ainsi une fois de plus que les Amé-

ricains ont atteint un degré très avancé dans le domaine de la documentation par l'image.

Restent encore deux revues, l'*Echo des Ailes* (Bruxelles) et l'*Aéro Revue*, organe officiel de l'Aé.C.S., dont nous entretiendrons nos lecteurs à l'occasion de chroniques ultérieures.

Au terme de ce bref aperçu, nous voudrions redire notre admiration pour les qualités rencontrées dans les ouvrages auxquels nous venons de faire allusion. Mais cette admiration se teinte d'un peu d'envie. Nous reprochera-t-on ce péché ? Les trois revues dont nous venons de faire état ici sont des organes officiels des Armées de l'air. Elles disposent de ce fait d'un solide appui qui explique leur qualité, leur permet d'être des sources d'information sûres et des instruments de culture singulièrement efficaces.

RÉVOLUTION DANS L'INFRASTRUCTURE

Sous le titre : « Il faut modifier d'urgence notre infrastructure aérienne », le capitaine de vaisseau Quémard publie dans la Revue maritime d'octobre 1954, une étude consacrée à l'épineux problème des terrains d'aviation.

La question n'est pas nouvelle. Elle se range en effet depuis pas mal d'années déjà parmi les préoccupations majeures des constructeurs. En 1934, le général Chassin, dont nous parlions plus haut, établissait déjà un rapprochement entre les grands ouvrages fortifiés de la ligne Maginot et les servitudes terrestres toujours plus lourdes, créées par des avions en constante augmentation de poids. Vingt ans ont passé... Les bases aériennes sont aujourd'hui atteintes de gigantisme. Leurs dimensions en font des objectifs de choix, et les crédits énormes nécessités par leur construction sont autant de centaines de millions qui ne peuvent être consacrés à l'achat d'avions.

Les événements ont donc donné raison au général Chassin qui, à une autre occasion, disait très justement que le gigantisme est un signe infaillible de dégénérescence.

La lutte contre l'accroissement démesuré des bases aériennes

est engagée. La tâche consiste à raccourcir les aires nécessaires au décollage et à l'atterrissage des avions, voire même à les supprimer. A part une solution américaine récente, il n'existe pour l'instant aucune réalisation bivalente, pouvant servir aussi bien pour le décollage que pour l'atterrissage. Il faut donc aborder séparément les deux questions, tout en insistant sur le fait que la solution d'une seule des deux équivaut à pas de solution du tout, un atterrissage raccourci ne présentant aucun intérêt si le décollage correspondant ne jouit pas des mêmes avantages.

On connaît actuellement deux méthodes de décollage raccourci : le décollage assisté et le catapultage. Le décollage assisté équivaut à donner à l'avion une poussée supplémentaire. Restant très brève, le temps nécessaire pour amener l'avion à sa vitesse de sustentation, elle peut être de ce fait relativement puissante. Le système le plus connu est le J.A.T.O. (Jet Assisted Take Off), mis au point par le professeur von Karman aux Etats-Unis. Il consiste en un certain nombre de fusées à liquide montées sur le fuselage et développant une poussée de 500 kilos environ pendant une douzaine de secondes. L'inconvénient majeur réside pour l'instant dans le prix très élevé des fusées. Un décollage de chasseur muni du système J.A.T.O. coûte au moins mille francs. Il est donc difficile de le considérer autrement que comme un moyen exceptionnel. La seconde méthode est le catapultage. Elle est connue depuis longtemps dans l'aviation embarquée. L'électropult, combinaison d'un chariot entraîné électriquement et d'un rail de lancement permet le décollage d'un chasseur classique sur 100 mètres et en 4 secondes.

Il est assez probable que l'un ou l'autre de ces procédés aurait trouvé aujourd'hui une application généralisée si constructeurs et utilisateurs avaient pu se mettre d'accord sur la technique à adopter pour raccourcir les atterrissages dans des normes correspondantes. Une méthode existe cependant, méthode à laquelle, malgré certaines répugnances, on prétend qu'il faudra bien se rallier sans tarder. C'est encore une solution

de marins, celle adoptée à bord des porte-avions. En tirant des câbles amortisseurs en travers des pistes et en munissant les avions de becs d'appontement, il est possible de ramener l'atterrissement à une longueur correspondant à celle dont on doit disposer pour un décollage à pleine charge avec J.A.T.O. Les spécialistes prétendent qu'avec des pistes de 500 mètres environ, il serait possible de satisfaire aux besoins opérationnels du temps de guerre, c'est-à-dire aux décollages à pleine charge et aux retours d'avions endommagés, et ceci à un rythme souvent très élevé.

Rappelons en effet, avant de poursuivre, que, si séduisante qu'elle puisse paraître sur le plan technique, une innovation ne vaut qu'en tant qu'elle est applicable, non à un prototype isolé, mais aux grandes formations en campagne. La cadence à laquelle doivent pouvoir s'effectuer les départs et les retours au terrain est dans la plupart des cas la pierre d'achoppement.

Il semble toutefois que grâce à la propulsion par réaction, on s'achemine lentement vers des solutions viables. Une de celles-ci est fournie par le Baroudeur, avion français de chasse et d'appui tactiques. Le Baroudeur est un appareil classique. Son train a néanmoins disparu. On lui a substitué un chariot indépendant muni de pneus à basse pression permettant le roulage sur des terrains en herbe sans aménagements spéciaux. Pour le décollage, le chariot est muni de fusées. L'avion l'abandonne dès qu'il a atteint la vitesse voulue. Le chariot s'arrête ensuite de lui-même grâce à un dispositif de freinage automatique. L'atterrissement s'effectue « sur le ventre », l'avion étant comme les planeurs, muni d'un patin et d'amortisseurs. Le Baroudeur peut également voler avec son chariot et il a même réussi des décollages sur patin. Le chargement sur le chariot est paraît-il très aisé.

Les ingénieurs français ont eu constamment le souci de rendre leur solution opérationnelle. Ils ont apporté dans leur projet une telle somme de suggestions nouvelles que l'on ne se hasardera pas trop en disant qu'il marque un tournant dans la mise en œuvre de l'aviation tactique tout au moins.

Restent deux possibilités, l'utilisation des plans d'eau et le décollage vertical. Nombreux sont ceux qui préconisent l'introduction de l'hydravion, arguant que les lacs ne peuvent être détruits. Cette solution, séduisante au premier abord, perd néanmoins de son attrait lorsqu'on l'examine un peu plus à fond. Le premier obstacle réside dans l'avion lui-même. La propulsion par réaction a, il est vrai, permis certaines réalisations nouvelles. La firme britannique Saunders Roe a sorti il y a quatre ans un chasseur biréacteur à coque. Après une présentation spectaculaire à Farnborough, on n'a plus guère entendu parler de ce prototype. De son côté, Convair a sorti pour le compte de la U.S.Navy le Sea Dart, biréacteur à aile delta muni d'hydroskis escamotables. On a appris récemment que cet avion avait eu un grave accident.

L'hydravion continue à être désavantagé face à son concurrent terrestre. Il est trop lourd pour sa capacité. Il faut lui conférer une telle puissance que cela en fait un appareil dont le prix de revient est incompatible avec des missions d'interception ou d'assaut hors des théâtres d'opérations maritimes. C'est probablement pour ces raisons que seules les nations intéressées à ce genre d'opérations et disposant d'une aviation embarquée se sont jusqu'ici activement intéressées à la question.

Abordons finalement l'idée du décollage et de l'atterrissement verticaux, qui n'est pas nouvelle non plus, les Allemands ayant à la fin de la guerre fait décoller des chasseurs sur des rampes de lancement. Depuis plusieurs années, les Américains étudient le V.T.O. (Vertical Take Off). Deux prototypes ont effectué, toujours pour le compte de l'U.S.Navy, leurs premiers essais de décollage et d'atterrissement depuis une plateforme. Une large publicité a été faite à cet événement. Il serait prématuré de vouloir maintenant déjà se prononcer sur cette nouveauté, vu que là aussi, la solution réalisée l'est au prix d'une puissance très grande, donc d'un coût certainement très élevé.

La recherche d'une réforme de l'infrastructure s'inspire

de diverses préoccupations, économie, souplesse, protection. Le capital énorme investi partout dans les grandes bases aériennes ne permettra toutefois pas que cette réforme revête l'aspect révolutionnaire que certains souhaitent. Il s'agira en effet de faire travailler ce capital plusieurs années encore.

Ce qui est par contre possible, c'est une modification d'urgence de la politique des constructions par la recherche immédiate de matériels nouveaux, capables d'utiliser sans modifications l'infrastructure existante, mais capables surtout de s'en libérer. De cette manière, non seulement on mettra un frein aux dépenses, mais on rendra aux forces aériennes une mobilité qu'elles sont en train de perdre.

Lt.-Col. HENCHOZ

Le radar au service de notre armée

Il y a quatorze ans, une grande bataille se livrait au-dessus de l'Angleterre, bataille importante s'il en fut, puisqu'elle devait décider du sort de l'Europe. Si les responsables de la défense du territoire anglais ont pu transformer une infériorité, au début tellement évidente qu'elle ne laissait plus aucun espoir, en une supériorité qui devait conduire à la victoire finale, c'est qu'ils disposaient, à ce moment-là déjà, d'un réseau de signalisation électronique (ils l'appelaient « Radiolocation ») les mettant à même d'éviter la dispersion de leurs formations d'aviation et de créer rapidement l'effort principal au moment opportun là où l'adversaire s'y attendait le moins.

Depuis 1940, l'emploi du Radar s'est généralisé et la technique électronique peut rendre à l'armée d'inestimables services.