

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 151 (2006)
Heft: 11-12

Artikel: Chasseurs "made in Europe"
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346642>

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: 11.01.2026

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

Chasseurs «made in Europe»

Il existe plusieurs manières de parler de l'industrie aéronautique européenne après la Seconde Guerre mondiale : en faisant des monographies d'entreprises et d'appareils ou en évoquant la succession de politiques et de projets nationaux. Nous proposons de démontrer l'influence et le rôle déterminant joué par les États-Unis, jusqu'à nos jours, dans l'aéronautique européenne.

■ Maj EMG Alexandre Vautravers

Europe, année «Zéro»

En 1945, seule l'industrie aéronautique britannique tourne à plein régime. Elle est même fréquemment en avance sur la machine de production américaine, ayant davantage investi dans la recherche et le développement. En particulier, la Grande-Bretagne s'affirme comme le *leader* mondial en matière de moteurs à réaction. Au point que l'industrie américaine développe ses premiers jets à partir de moteurs britanniques. En 1946, la RAF est la seule force aérienne alignant des escadrilles entières de chasseurs-bombardiers *Meteor* et *Vampire*. Le plan Marshall¹ (1951) permet à l'industrie britannique de renforcer sa position, en finançant l'achat de ses appareils pour armer les nouveaux membres de l'OTAN² (1949).

Durant la Seconde Guerre mondiale, l'industrie aéronautique française a largement été mise à contribution pour produire du matériel de guerre alle-

mand. Les premiers appareils français, produits et développés après-guerre, sont donc de proches cousins des modèles de la *Luftwaffe*. L'achat d'appareils américains et britanniques, ainsi que les transferts de technologies qui en découlent permettent à l'industrie française de combler son retard en seulement une décennie. Mais les priorités divergent : d'un côté, il s'agit de rétablir la maîtrise des technologies de pointe pour garantir la compétitivité et la sécurité française, de l'autre, les besoins dus aux guerres de décolonisation requièrent une grande quantité d'appareils, plus simples et fréquemment issus des surplus américains de 1945. A plusieurs reprises, la diplomatie américaine doit remettre la Défense française sur les rails de la modernisation et de ses engagements vis-à-vis de l'OTAN.

Quant à l'industrie aéronautique et militaire allemande, elle est *mise sous cloche* jusqu'en 1949. Sa résurgence vient avec les programmes OTAN des années 1960, en particulier le *Starfighter*. La dépendance et l'influence américaine, y est bien sûr déterminante.

La menace communiste, la capacité de production et la centralisation du complexe militaro-industriel soviétique encouragent l'OTAN à développer une rationalisation et une spécialisation des efforts de développement et de production d'armements. Cette spécialisation industrielle est en grande partie fondée sur la répartition des tâches stratégiques au sein de l'alliance.

Grande-Bretagne

Les responsabilités de la RAF sont de trois ordres. Premièrement, le *Bomber Command* a été la cheville ouvrière du bombardement stratégique sur l'Allemagne. La capacité de *frappe/bombardement à longue distance* est donc considérée comme essentielle. De plus, avec le développement en 1947 par la British Aerospace Corporation (BAC) du *Camberra*, le premier bombardier à réaction, l'industrie britannique tient une compétence-clé. Les *V-Bombers* ont rempli cette tâche durant la guerre froide : *Valiant*, *Victor* et *Vulcan*. Au cours des années 1980, la capacité de navigation et de pénétration du *Tornado* a

¹ *European Recovery Program (ERP) et Military Assistance Program (MAP).*

² Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN).

pris la relève. Le projet avorté de bombardier supersonique TSR.2 a également participé à cet effort.

La seconde capacité est la *chasse tout-temps, à long rayon d'action*. Avec sa maîtrise des radars embarqués et des *Mosquito*, la succession des *Meteor NF*³, *Vampire* et *Venom NF* est assurée avec le *Javelin*, *Phantom*, *Lightning* et *Tornado ADV*⁴. Cette chasse offensive a eu pour principale tâche l'interception de bombardiers stratégiques soviétiques, au-dessus de la mer du Nord et de la Scandinavie.

Enfin, la Seconde Guerre mondiale a montré l'intérêt vital de la *surveillance maritime*, de la *lutte anti-sous-marine (ASW)* et de *l'aviation embarquée*. Les versions successives du *Shakelton*, *Nimrod* et *Tornado* sont issues de ces besoins. Plusieurs générations de chasseurs-bombardiers embarqués (*Sea Hawk*, *Sea Vixen*, *Bucaneer*, *Sea Harrier*) ont également été développées en parallèle.

France

La parenthèse technologique de la Seconde Guerre mondiale a été vite comblée. Les objectifs politiques ont incité l'industrie à *courir plusieurs lièvres* à la fois. La politique coloniale et de puissance a impliqué le besoin de chasseurs-bombardiers légers, embarqués, ainsi que d'appareils de patrouille maritime (*Alizé*, *Atlantique*). L'affirmation de l'indépendance stratégique a nécessité le dévelop-



Le Starfighter démontre l'influence américaine en Europe.



Jaguar opérant depuis des bases sommaires en Scandinavie.

pement de bombardiers capables de porter l'arme atomique (*Mirage IV*, *Mirage IIIE*, *Jaguar*, *Mirage 2000 N*). Enfin, la compétition avec la Grande-Bretagne pour la réalisation d'avions à décollage court ou vertical a conduit au développement de plusieurs projets, en

particulier le *Balzac* et le *Mirage G* à géométrie variable.

Dans le cadre de l'OTAN, la mission principale de l'Armée de l'Air devait pourtant être l'appui au sol. Pour cela, l'effort principal devait être concentré sur la production de *chasseurs-*

³ Night Fighter (NF).

⁴ Air Defense Variant (ADV)

bombardiers polyvalents, capables de défendre les villes occidentales tout en fournissant l'appui tactique des troupes basées en Allemagne. C'est dans ce domaine que la France a connu le plus de succès, à travers la série des *Mystère*, *Mirage III*, *Mirage F1*, *Mirage 2000* et *Rafale*.

Coopérations

Si l'on excepte la Suède, qui poursuit une politique *indépendante*, grâce à un soutien technique américain considérable, les membres de l'OTAN ont pu disposer, durant vingt ans, de largesses financières américaines pour s'équiper à bon compte. Parfois, des chasseurs fabriqués en Europe ont bénéficié de cette politique, en particulier le *Hunter*. Mais la majorité de ces avions ont été fournis par l'industrie américaine: en particulier la série des *F-84 Thunderchief*, *F-86 Sabre*, *F-104 Starfighter*, *F-4 Phantom*, *F-16 Falcon*.

Le rattrapage industriel et politique européen, ainsi que le retournement de la conjoncture économique à la fin des années 1960 ont considérablement changé la donne. L'aide militaire atlantique s'est restreinte. La collaboration des Européens s'est faite plus limitée, diminuant le nombre de troupes et de bases occupées par les forces américaines.

Durant les années 1960, parallèlement à la construction européenne, s'échafaudent les programmes de coopération mi-

Marcel Dassault, industriel et homme de presse

Il y a vingt ans, le 17 avril 1986, Marcel Dassault nous quittait. Depuis l'hélice en bois, qu'il dessina seul en 1916 et qui équipa l'avion de Mermoz, jusqu'en 1986, année du premier vol du *Rafale*, toute sa vie fut dédiée à l'aviation. Il en avait la passion depuis le jour où, en 1909, dans la cour de son école, il vit passer un avion des frères Wright. Il comprit d'un coup que l'aviation était son avenir. Sa passion devint si grande et sa volonté si forte que, malgré les multiples difficultés qu'il rencontra dans sa vie dans tous les domaines, il n'abandonna jamais.

C'est ainsi qu'en 1936 il fut nationalisé une première fois et perdit toutes ses usines. Il fut emprisonné par les Français de Vichy en 1941. Il fut déporté en 1944 à Buchenwald, d'où il revint, en 1945, miraculeusement. De retour, il se remit aussitôt au travail avec deux petits ateliers à Boulogne et à Saint-Cloud. Mais on lui interdit de fabriquer des avions. Rien n'y fit. Malgré la concurrence des sociétés nationales, il réussit à se faire commander des *Dassault 315*, des *Mystère*, des *Mirage 3*, des *Mirage 4* et des *Mirage 20M*.

Mais il fut de nouveau semi-nationalisé par François Mitterrand en 1982. Il fut surveillé et contrôlé par l'Etat pendant toute sa vie. Il arriva à force d'ingéniosité, de volonté, de persévérance, entouré d'une équipe d'ingénieurs remarquables, à «s'imposer par la qualité», comme il le disait. Sans lui, l'Armée de l'Air française aurait été équipée d'avions anglais ou américains. La fameuse lignée de ses avions, de l'*Ouragan* au *Rafale*, ainsi que tous les *Falcon* n'auraient jamais vu le jour. Plus de 4000 avions civils et militaires, fabriqués en France dans ses usines aujourd'hui et volant dans le monde entier, n'auraient jamais existé.

Ingénieur de l'aéronautique, il dessinait lui-même ses avions et retouchait les projets de ses ingénieurs. Il prenait toutes les décisions à y apporter pour améliorer leur comportement. A l'époque, ni ordinateur ni logiciel mais le crayon et la planche à dessin. Son propre génie, sa vision synthétique des problèmes, son coup d'oeil magique, sa perception de l'avenir faisaient des merveilles. Il était un ingénieur hors pair, mais aussi un véritable artiste en tout: dans les meubles qu'il dessina, dans les usines qu'il construisit, dans son fameux journal, *Jour de France*, qu'il composa et les films qu'il lança. Il aimait ce qui était beau et il disait qu'«un bel avion vole toujours bien», comme un oiseau superbe en vol.

Mais il avait aussi le souci de son personnel. Très proche, très généreux avec tous, il leur accorda, de lui-même, deux semaines de congés payés quand l'Etat en décida une, et trois quand il en décida deux. Il inventa même l'intéressement à ses bénéfices, qu'il proposa à son personnel en 1935 mais qui fut refusé par la CGT de l'époque. Il a su construire une société qui était un prolongement de sa famille, une culture d'équipe avec un souci de la réussite commune. Ce fut aussi une cause de son succès. Un autre que lui aurait abandonné devant tant de jalousies, tant d'obstacles, mais pas lui.

Grâce à lui, la France détient le plus beau fleuron du monde de l'industrie aéronautique. Les avions Marcel Dassault volent partout dans le monde, y apportant l'excellence française. Il lança, avant de partir, ce qui devint le deuxième fleuron de sa réussite, Dassault Systèmes, dont les logiciels s'imposent dans le monde entier. Que les jeunes qui cherchent leur voie prennent exemple sur lui. Parti de rien, il a construit une entreprise qui fait vivre aujourd'hui 15000 personnes dans l'excellence technologique reconnue par tous.

Serge Dassault⁵

⁵ Cet article a paru dans *La Gazette de la presse francophone*, mai-juin 2005.



Patrouille maritime de Nimrod et de Tornado britanniques.

litaires. L'échec de la Communauté européenne de défense (CED) et de l'Union politique européenne conduisent à tisser un réseau de projets bilatéraux.

Les collaborations franco-britanniques débutent dès les années 1950, avec la production d'une version francisée du *Vampire*, l'*Aquillon*. Mais le réel effort se concentre sur le développement d'un avion d'entraînement et chasseur d'appui tactique (ECAT), le *Jaguar*, avec une cellule Bréguet et une motorisation britannique. La contrepartie a été le *Concorde*, une décennie plus tard. Plusieurs coopérations étroites ont produit des résultats encourageants, notamment dans le domaine des engins guidés: *SS-11* (F), *AS 11* et *AS 15* (F-GB), *AS 36 Kormoran* (F-D) anti-navire, *AS 37 Martel* (F-GB) anti-navire et anti-radar.

Les programmes de coopération européens, centrés sur l'Allemagne, ont principalement porté sur la réalisation sous li-

cence d'appareils américains. Le Canadair *Sabre* a débuté ce cheminement, suivi de près par le Fiat *G-91*, un lointain cousin de ce dernier. Le *Starfighter* (F-104G) américain a été adapté aux besoins européens d'un chasseur-bombardier tactique à basse altitude. Deux usines ont été réalisées, l'une pour satisfaire aux besoins allemands, belges et néerlandais, l'autre pour répondre à la demande italienne.



Alpha-Jet franco-allemand.

L'exportation de *Phantom*, durant les années 1970, a renforcé la volonté des Européens de rester dans le giron atlantique.

L'aéronautique militaire européenne se consolide durant les années 1970, avec le développement d'un avion de combat multi-rôle (MRCA), le *Tornado*. Issu d'accords laborieux, soumis à des politiques centrifuges, le programme est un succès. En raison des exigences des multiples utilisateurs, l'appareil peut emporter 80% des armements certifiés OTAN. La version de chasse (ADV) est compatible à raison de 80% de pièces détachées avec la version d'attaque (IDS). Aux premiers partenaires, Grande-Bretagne, Italie et Allemagne, s'y sont joints d'autres au sein d'EADS et Eurofighter, qui réalisent désormais le *Typhoon*, un appareil polyvalent voué à remplacer progressivement le *Tornado*.

En 1980, le Gouvernement français a souhaité rester en-dehors du programme MRCA pour protéger son industrie et

maintenir son marché d'exportation, avec le *Mirage 2000*. Le développement du *Rafale*, en parallèle du *Typhoon*, a été justifié, durant la décennie 1990, par des cahiers de charges divergents, en particulier la réalisation d'un appareil embarqué. Cependant, la France a maintenu les projets bilatéraux, notamment avec l'Allemagne, avec le développement de l'*Alpha Jet*, un appareil d'entraînement et d'appui rapproché, concurrent du *Hawk* britannique.



Le Typhon succède au Phantom.

Le marché

En conclusion, on constate que le marché et les accords politiques décident des programmes aérospatiaux. Les membres de l'Union européenne disposent désormais d'une industrie aéronautique de premier plan, dans les domaines civil et militaire.

Une première rationalisation a été décidée dans le cadre de l'OTAN au début des années 1950. Les noyaux de compétence européens reflètent, aujourd'hui encore, cette réalité de la guerre froide. Une seconde rationalisation est sur le point d'avoir lieu. Les incertitudes liées au *F-35* américain pourraient profiter au *Rafale* ou au *Gripen*, au poids et aux performances similaires. EADS a déjà pris une longueur d'avance en annonçant le développement d'un avion d'écologie avancé



Le Tornado marque l'indépendance européenne.

européen. Il n'y a désormais plus de sens à réaliser parallèlement, en Europe, trois types d'appareils différents répondant

aux mêmes critères techniques et opérationnels.

A + V