

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2014)
Heft: [2]: Numéro Thématique Aviation

Buchbesprechung: Revue de revues

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

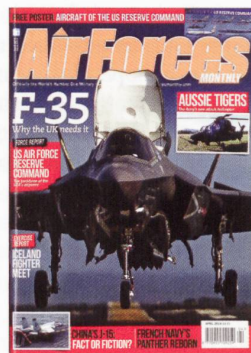
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 15.01.2026

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



Revue des revues

Revue de l'aviation

Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef RMS+

Blitz 2.0

On connaît bien le « Blitz » au-dessus de Londres, qui a suivi ce que Winston Churchill a appelé la « bataille d'Angleterre » au-dessus de la Manche et des aérodromes de la Royal Air Force, durant l'été 1940. Mais les opérations militaires qui ont suivi l'échec de la Luftwaffe, entériné en septembre 1940, font l'objet d'une couverture bien moindre. Il y a tout d'abord, dès l'automne 1940, le remplacement des vagues de bombardiers allemands par le développement et la généralisation du concept du « chasseur-bombardier » - un appareil rapide à l'instar du Messerschmitt Bf-109, capable d'échapper à ses poursuivants, voué à l'attaque d'une cible bien précise, qu'il attaquera au moyen d'une seule bombe de 250 kg. Entre janvier et mai 1944, cependant, une série de bombardements nocturnes sont déclenchés sous le nom d'opération. Au total, 524 appareils de la Luftwaffe sont engagés dans cette opération - du Dornier 217 au Junkers JU-188, il s'agit principalement d'appareils obsolètes transformés afin d'augmenter autant que faire se peut leur vitesse et leur capacité à naviguer sans visibilité. Les historiens ont surtout retenu l'engagement des 32 Heinkel HE-177 - seuls bombardiers lourds de la Luftwaffe - des appareils quadrimoteurs mais dont deux moteurs entraînaient chacune des deux hélices. Au vu de leur complexité technique, comme on peut s'en douter, ces derniers ont été marqués par les pannes et les accidents.

Au final, la Luftwaffe perd dans cette aventure 329 appareils, confirmant par là même son incapacité à agir de manière stratégique, son inefficacité face aux radars alliés. La voie est ainsi ouverte pour de nouvelles solutions : les V-1 et V-2

Patrick Facon, « La dernière offensive stratégique de la Luftwaffe : L'opération Steinbock, » *Le Fana de l'Aviation* No. 533, avril 2014, p. 18-27.

Coups américaines

La plupart des élèves pilotes de l'USAF s'engagent afin de piloter deux types d'appareils : le futur F-35 *Lightning II* JSF et l'antique A-10 *Thunderbolt II*. Les retards s'accumulent pour le premier. Mais le second a fait son temps et sera définitivement retiré de l'inventaire durant l'année fiscale 2015. Avec l'A-10, il est prévu d'abandonner également la flotte d'avions-espions U-2S. Ensemble, ceci devrait permettre d'économiser 3,5 milliards USD sur cinq ans. Il est également question de mettre en stock 30 avions de transport, 24 autres étant mis en réserve. Plus de 100 drones MQ-1 *Predators* seront retirés ; alors que la flotte de MC-12W sera transférée de l'USAF vers l'Air Force Special Operations Command (AFSOC) et l'US Army.

En échange de ces réductions, les investissements dans le programme JSF devraient être augmentés. Et 179 F-15C devraient être modernisés avec un radar AESA.

Le mensuel *Combat Aircraft* présente, en pages 8-11, un budget détaillé sur les acquisitions des différentes forces armées américaines. A lire également, une présentation de l'exercice ICELAND AIR MEET 2014, où les *Gripen* suédois se sont illustrés (p. 60-61). Un rapport spécial présente également la dimension aérienne de la crise en Crimée (p. 66-77) ; on y présente notamment le déploiement de forces de l'OTAN aux frontières de l'Ukraine, ainsi que l'état des forces ukrainiennes - notamment de la flotte de MiG-29 *Fulcrum*, dont une faible part a été modernisée à ce jour.

Tom Kaminski, Jamie Hunter, « U-2s and A-10s to be cut, » *Combat Aircraft*, May 2014, p. 6-7.

Survol

L'édition d'avril d'*Air Forces Monthly* (AFM No. 313) présente successivement le déploiement de forces sur la frontière russo-ukrainienne (p. 5). Les Forces aériennes russes reçoivent leur 12 premiers Su-35S ; et le T-50 furtif effectue ses essais en vol à Akhtubinsk (p. 16). Le premier E-3F AWACS français a désormais été modernisé et remis à l'Armée de l'Air.

Au même moment, en Chine, le troisième prototype du Chengdu J-20 furtif débute ses essais (p. 20). Le J-15 – version navalisée du Sukhoi-27 chinoise, est apparu en 2011 et accomplit actuellement ses qualifications à bord du porte-avions Liaoning (p. 48-49).

On annonce le premier vol STOVL d'un F-35 sur la base d'Eglin, aux commandes d'un pilote britannique (p. 7). Le Group Captain Harvey Smith présente l'état du développement du F-35 au sein de la Royal Air Force. Les quatre ans de retard ne seront pas rattrapés et l'introduction des appareils de série, initialement prévue en 2013, est désormais fixée à 2017 (p. 28-32).

A lire également, un dossier très complet sur l'état de l'US Air Force Reserve Command où l'on trouve de nombreuses escadrilles de transport et de ravitaillement, mais également des chasseurs F-16 et F-22, ainsi qu'un nombre croissant de drones armés (p. 50-65).

A+V

Regarder vers l'avenir

Le No. 101 de Défense et sécurité internationale (ital) se penche sur deux questions importantes. Alexandre Sheldon-Dupaix s'interroge pour savoir «Où en est le

programme de porte-avions chinois?» (p. 90-97). A travers une analyse fouillée, détaillant tous les essais à la mer du porte-avions Liaoning depuis le premier touch and go de J-15 en octobre 2012 jusqu'à son premier déploiement en mer de Chine du Sud en novembre 2013. Il revient sur les accrochages et les provocations mutuelles entre la PLAN et l'US Navy. Enfin, il montre les travaux entrepris à terre pour entraîner les pilotes, ainsi que pour construire rapidement un second porte-avions chinois.

Joseph Henrotin s'interroge sur le «remplacement des F-16 belges» (p. 60-73). Dans les données du débat, il évoque l'acquisition des appareils belges acquis au début des années 1980 et ayant subi deux revalorisations importantes. La clé de voute de la composante aérienne belge nécessite cependant une solution pour passer le cap de 2020. Et cette question devient alors éminemment politique, car plusieurs gouvernements ont annoncé que la Belgique ne pouvait s'offrir le F-35 américain trop cher. Les candidats à la succession sont connus : Eurofighter et évidemment le Rafale (ital) et le Gripen (ital). Alors que le second pourrait tirer son épingle du jeu, moins cher que le premier, il faut compter avec la pression très forte faite par le voisin néerlandais, qui doit se défaire d'une situation épineuse.

Les Pays-Bas ont à l'origine prévu d'acquérir 85 JSF. Ce chiffre a été ramené à 77 puis 66, avant d'être revu drastiquement à la baisse. Il n'est plus question aujourd'hui que d'acquérir 37 avions. Et le solde? Amsterdam fait donc pression sur Bruxelles pour absorber une partie de la différence, afin d'éviter un surcoût unitaire supplémentaire et des pénalités face aux entreprises américaines. C'est cela aussi, les joies de la coopération.

A+V

A-10 Thunderbolt II : Rares ont été les appareils autant aimés par leurs pilotes et négligés par la hiérarchie. L'US Air Force n'a en effet jamais apprécié cet appareil qui, dès l'origine, est tout l'opposé d'un avion de chasse. Destiné avant tout à la coopération avec les forces terrestres, le «Warthog» (ital) a été l'appareil par excellence de l'appui aérien rapproché.

