

Revue des revues

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **147 (2002)**

Heft 12

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Revue des revues

■ Cap Alexandre Vautravers



Armée de l'Air française: traditions

Le mensuel *Air Fan* propose dans chaque numéro l'historique d'une escadrille. Dans son numéro 277 de décembre 2001 par exemple, l'EC 2/5 «Ile de France» est présentée, de ses origines en 1941 sur *Spitfire*, au *KingCobra*, *Vampire*, *Mistral*, *Mystère*, *Mirage III*, *F1* et aujourd'hui *2000C*.

1939/45

Pour ceux qui s'interrogent encore sur les raisons de la défaite française de mai 1940 ou qui s'intéressent aux forces aériennes des années 1930-1940, la revue de modélisme *Wing Masters*, du groupe Histoire & Collections, est vivement recommandée. Le premier hors série de 2001 est consacré aux appareils de chasse et de reconnaissance. On y trouve les origines d'appareils comme le *Morane-Saulnier MS-406* ou le *Potez 63.11*, mais également de précieuses indications concernant les marquages, les uniformes ainsi que l'ordre de bataille des groupes de chasse français.

Au fil de ces 81 pages, Dominique Breffort dresse un bilan sans concession des forces et des faiblesses de l'aviation française à l'époque. Un grand nombre d'avions obsolètes et quelques machines performantes mais disponibles en nombres infimes (*Dewoitine D.520*, *Arsenal VG 33*). La puissance de feu de la plupart des appareils est dérisoire face aux *Messerschmitt 109* et *110* allemands. A la fin des années 1930, la production d'avions est encore largement artisanale, peu productive et morcelée, désorganisée par les nationalisations du Front populaire en avril 1936. Il y a un nombre excessif d'avions d'observation lents et mal armés, alors que la chasse manque d'effectifs. L'attribution de nombreux chasseurs à la défense de zones ou d'usines particulières leur ôte toute liberté d'action. Enfin la perte d'un grand nombre d'appareils à la suite d'accidents laisse songeur...

Industrie

La passionnante histoire de l'industrie aéronautique et spatiale française a mérité plus d'un ouvrage. Celui de référence est la somme des trois volumes édités en 1974 par le GIFAS (Groupement des Industries Aéronautiques et Spatiales). Plus récemment, Michel Bénichou a sorti en 2001 aux éditions Larivière un ouvrage plus synthétique et richement illustré: *Un siècle d'aviation française*. On y trouve notamment la biographie de la plupart des ingénieurs et grands patrons du secteur. Signe des temps, le grand nombre d'appareils étrangers mis en service par l'Armée de l'Air a également droit au chapitre, ainsi que l'aviation commerciale.

Matériel

Toute personne intéressée par l'Armée de l'Air française se doit de consulter le numéro spécial de *Carnets de vol* N° 82, paru en juillet/août 1991. Les 92 pages de ce hors-série sont entièrement consacrées aux armements et équipements embarqués. L'ouvrage est réparti en 14 chapitres consacrés successivement aux systèmes d'emport (pylônes, systèmes d'éjection), aux bidons de carburant, aux canons, aux systèmes d'exploration, aux pods de visée, aux lance-roquettes, lance-cartouches (systèmes de saturation de zones), aux missiles air-air et air-sol, aux bombes, à la lutte anti-sous-marine, aux armements héliportés, aux cibles et drones, ainsi qu'aux systèmes de contre-mesures électroniques. Richement illustrée, cette description exhaustive donne également un aperçu opérationnel et historique des systèmes évoqués. Il faut savoir que beaucoup de ceux-ci ont été exportés dans des pays conservant des liens privilégiés avec la France, notamment en Afrique ou au Proche Orient, mais également dans des Etats-membres de l'OTAN.

Engagement

Le mensuel *Air Fan* consacre deux articles de son N° 276 de novembre 2001 aux conséquences des at

tentats sur New York et Washington. Bruno Jolivel décrit la participation des *Mirage F1CT* de l'Armée de l'Air au plan «VIGIPIRATE» renforcé. Depuis le 11 septembre, le nombre d'appareils en «permanence opérationnelle», armés et aptes à décoller en 7 minutes, a été relevé de 2 à 10. Les chasseurs sont engagés à partir des bases de Cambrai, Colmar, Dijon et Orange mais sont également déployés alternativement à Creil, Mont-de-Marsan, Tours et Lann-Bihoué. Un avion-radar E-3F d'Avord et un ravitailleur C-135FR d'Istres sont également disponibles pour augmenter l'autonomie des intercepteurs. Les *Mirage F1CT* sont armés de deux canons de 30 mm approvisionnés à 120 obus, deux missiles air-air *Magic 2* et un pod *Barracuda* de contre-mesures électroniques. Ils n'emportent pas de bidons, afin de maintenir une capacité supersonique.

Sur chaque base aérienne, deux pilotes et cinq mécaniciens passent une semaine en isolement avant d'être relevés. Les appareils sont armés, leur centrales de navigation inertielle calée et ils ne peuvent donc plus être déplacés. Des grillages et des commandos de l'air sont chargés de la protection de l'ensemble. Les pilotes peuvent être mis en alerte à 2, 7 ou 15 minutes. Devant l'avion, une lampe verte indique au pilote le départ pour un exercice, le bleu pour l'assistance à un appareil en difficulté. Le rouge est évidemment réservé pour l'interception d'un appareil non identifié et/ou menaçant. En cas d'engagement réel, on compte sur un délai de pré-alerte d'une vingtaine de minutes entre le moment où un appareil s'éloignerait de son cap prévu et la possibilité que celui-ci survole une zone-cible fortement peuplée. Dans tous les cas de figure, une dizaine de minutes devraient suffire aux chasseurs supersoniques pour l'intercepter.

Polémique

Le même numéro consacre son éditorial aux «frappes sur l'Afghanistan». Lorsque Américains et Britanniques lancent une cinquantaine de missiles de croisière, à 21 heures le 7 octobre, la France est hors-jeu, ce qui donne lieu à une polémique: les forces françaises ne sont apparemment pas en mesure de frapper si loin de leurs bases. Mais cela cache d'autres enjeux. Les Américains ont déployé en mer d'Oman trois porte-avions. Les bombardiers B-52, B-1B et B-2 ont pu opérer depuis Diego Garcia dans l'océan Indien, mais aussi depuis l'Angleterre, voire depuis le territoire américain. Les forces britanniques ont déployé dans la zone un porte-aéronefs, un sous-marin capable de tirer des missiles de croisière, des ravitailleurs, au moins un AWACS E-3D ainsi que plusieurs *Tornado GR.4*.

Les objectifs, dans la région de Kandahar et de Kaboul, se situent respectivement à 750 et 1200 km à vol d'oiseau de la côte pakistanaise. Or la doctrine aéronavale française n'a été conçue qu'en vue d'attaques à 360 km à l'intérieure des terres. L'envoi du porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*, en période d'entretien jusqu'à la mi-novembre, n'aurait donc pas changé grand-chose à l'impossibilité française de frapper en Afghanistan. Cette absence remarquée a d'ailleurs largement servi les intérêts de la Marine, qui a ainsi pu démontrer la nécessité de la mise en chantier d'un second porte-avions! De même pour les intérêts du gouvernement, qui a pu ainsi participer à la coalition sans se salir les mains.

Le *Super Etendard* armé d'une GBU-12 a un rayon d'action de 550 km seulement. Celui-ci peut être porté à 700 km grâce au ravitaillement par un autre *Etendard* équipé d'un bidon «nounou». De toute façon, cet appareil ne peut engager ses armes de nuit sans une nacelle *Damoclès*, qui vient d'être commandée récemment. Son successeur, le *Rafale F2*, est doté d'une autonomie supérieure mais n'est toujours pas en service en quantité suffisante; la plupart des *Rafale* livrés à la Royale sont d'ailleurs des modèles de présérie dépourvus d'armement. Le nouveau missile de croisière *Scalp*, tiré à partir de frégates, aurait, lui aussi, été trop court avec ses 400 km de portée. En définitive, seul le *Mirage 2000D*, équipé de deux bidons de 2800 litres, aurait pu atteindre les 2500 km d'autonomie nécessaire à de telles missions. Cependant, aucune base ne pouvait les accueillir dans la région. Une telle distance ne peut être franchie qu'à grand-peine, en sept heures de vol de nuit, les moyens pour récupérer les pilotes tombés en territoire hostile étant au mieux empiriques, au pire inexistants. N'oublions pas que, contrairement aux F-14, F-15 ou F-18 américains, le *Mirage 2000* n'a qu'un seul moteur... (*Air Fan* N° 276, novembre 2001)

La Royale

La revue *Combat Aircraft* Vol 4 N° 3 de juin 2002 consacre un article au porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*. On y décrit notamment les appareils à son bord, *Super Etendard* (11F, 14F), *Rafale M* (12F) et F2 (11F). Et surtout, l'indispensable avion de détection avancée E-2C *Hawkeye* (4F).

A. V.