

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 100 (1955)
Heft: 11

Artikel: Chronique aérienne : expositions aéronautiques 1955
Autor: Henchoz, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342697>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

pour déterminer la mesure de la peine et le Trib. de cassation a qualifié cette faute de grave. Les rapports flatteurs de ses supérieurs concernant la bonne conduite militaire de l'accusé sont en contraste criant avec le jugement sévère de ses subordonnés, en particulier des officiers. Sa longue expérience de la haute montagne, au service militaire et dans sa profession civile, aggrave sa faute. L'incompréhension absolue qu'il a manifestée pendant tout le procès empêche que le tribunal ne lui accorde le sursis. En revanche, l'exécution militaire du jugement peut lui être consentie parce qu'il n'a rien fait de nettement déshonorant. D'autre part, le Trib. de cassation militaire n'est pas compétent pour proposer au Département fédéral militaire de retirer son commandement au cap. Sch. Le Département qui recevra communication de l'arrêt devra apprécier librement le cas.

E. STEINER, D^r en droit

Chronique aérienne

Expositions aéronautiques 1955

L'année qui touche à sa fin n'aura pas permis d'enregistrer un fléchissement quelconque dans la course aux performances. Grâce à une levée très partielle du secret sur certaines productions soviétiques, elle aura fourni aux observateurs de l'Ouest d'utiles points de comparaison.

Le grand public est renseigné d'une manière imparfaite sur l'évolution des matériels. On constate très souvent qu'une large diffusion est donnée à certaines performances de pointe, diffusion souvent dictée par les nécessités de l'information et les impératifs de la propagande. La description d'un nouveau prototype et de ses performances y est poussée au-delà de ce qui peut être considéré comme nécessaire ou même désirable

par les futurs utilisateurs et par les constructeurs eux-mêmes. Dès l'instant où l'apparition de l'engin en question a dépassé le stade de l'actualité, ce dernier n'occupe plus guère les colonnes des journaux. Il s'ensuit pour le lecteur non avisé une déformation involontaire de son jugement. Impressionné par les chiffres qui lui ont été fournis sur tel ou tel prototype nouveau, il est amené inconsciemment à comparer ces performances avec celles des matériels en service dans les formations aériennes et il en tire très souvent des conclusions hâtives et définitives sur les aptitudes de ces derniers.

On oublie parfois que la mise au point d'un prototype demande beaucoup de temps. L'avion qui en est au stade de ses premiers essais peut et doit réaliser les performances établies par le calcul. Il doit donc être à même d'atteindre assez rapidement les vitesses de pointe que l'on attend de lui. Mais il est encore loin de l'engin doté de son équipement et de son armement complets, de l'avion de combat prêt à être remis à des pilotes moyens avec toutes ses prescriptions d'utilisation, ses pièces de rechange et ses munitions. Combien de nouveaux types d'avions dont les premiers essais avaient fait l'objet de communiqués retentissants n'ont pu être construits en série, leur mise au point n'ayant jamais été achevée !

Combien de prototypes ont dû subir au cours de leurs essais des modifications importantes, certaines difficultés apparues en vol n'ayant pu être décelées lors des études préalables !

Il est toutefois possible de se faire une opinion assez objective sur l'évolution des appareils, sur les stades successifs par lesquels passent ces matériels depuis le premier essai jusqu'à l'introduction dans les formations. Certes, pour des motifs bien compréhensibles, les constructeurs ne tiennent pas à ce que l'on diffuse largement les améliorations successives apportées à leurs produits. Les futurs utilisateurs eux-mêmes ont de bonnes raisons pour que les caractéristiques d'un appareil qui a été retenu restent secrètes.

Il arrive donc assez souvent que les constructeurs et avec eux les gouvernements soient contraints de déroger à cette

règle. La perspective pour les uns de mettre en chantier des séries intéressantes, l'attrait de certaines devises pour les autres obligent parfois à communiquer à des commissions étrangères des données sur tel ou tel prototype dont le nom figure sur les listes secrètes.

Il est indéniable par exemple que, par les livraisons à l'étranger, l'industrie aéronautique britannique a largement contribué à ramener en Angleterre de ces valeurs étrangères dont elle avait dû se séparer au cours de la dernière guerre. Il n'est donc pas étonnant de voir avec quel soin ces derniers préparent chaque année en septembre leur traditionnel et non moins fameux « Display » de Farnborough.

La présentation annuelle des produits de l'industrie aéronautique de Grande-Bretagne revêt un double intérêt. Elle permet tout d'abord de voir évoluer les derniers-nés. Il n'est pas rare en effet qu'on y présente des avions dont les premiers essais remontent à quelques mois, voire à quelques semaines. Mais pour le spécialiste, il est un second aspect qui est loin d'être négligeable, c'est l'exposition et la présentation de matériels divers, avions, moteurs, accessoires dont la mise au point est achevée et dont on a peut-être même établi diverses variantes. Il n'est donc pas rare de voir à Farnborough des avions dont la première présentation remonte à 3 ou 4 ans, mais exposés cette fois dans leurs versions définitives. Le visiteur peut ainsi mesurer tout à loisir les progrès réalisés entre temps sur tel ou tel avion qui avait déjà retenu son attention auparavant.

Au vu de ces quelques considérations, il nous sera plus facile de chercher à analyser ce qu'a été Farnborough 1955. N'ayant pas visité le « Display », force nous sera de nous référer aux comptes rendus de certains périodiques spécialisés. Pour les uns, l'exposition de septembre dernier a été un déappointement par son absence à peu près complète de révélations. Deux avions nouveaux seulement ont été présentés, alors qu'il y a trois ans on en comptait à peu près une douzaine ; deux avions donc, l'un, le P-1 de l'English Electric

fabricant du Canberra, qui est un chasseur à aile en forte flèche, supersonique en vol horizontal, et le Fairay F.D.2, avion expérimental à voilure delta. Deux nouveautés, deux chasseurs. Rien d'inédit dans les bombardiers moyens ou lourds ni dans les avions spéciaux, peu de chose dans le domaine civil. Ceux qui depuis longtemps parlent d'une crise dans la production britannique sembleraient donc bien avoir raison.

Pour d'autres observateurs, Farnborough 55 paraît être au contraire le display des résultats et, en consultant certaines statistiques, on pourrait presque dire celui des exportations. Les courbes de la production britannique sont toutes ascendantes. Courbe du personnel engagé dans cette industrie majeure dont le nombre atteindra vraisemblablement 250 000 personnes à la fin de cette année. La Grande-Bretagne a exporté à peu près autant que durant toute l'année 1953 et plus qu'en 1952 qui fut pour Farnborough « l'année des prototypes ». Le montant des exportations s'élève déjà à près de 31 millions de livres.

L'accent de cette année semble donc bien avoir été porté sur la réalisation immédiate de contrats de vente de matériels ou de licences, ceci aux dépens des présentations plus spectaculaires des avions nouveaux. Cette tendance explique pourquoi on a exposé un nombre important d'avions considérés comme anciens tels que le Vampire Trainer dont nous possédons chez nous quelques exemplaires ; elle fait mieux comprendre les raisons qui ont incité les constructeurs à présenter avec beaucoup de soins diverses variantes du Canberra et du Hunter et même du Venom.

La Grande-Bretagne est soucieuse en effet de maintenir des exportations qui lui rapportent beaucoup. Mais elle vit probablement aussi un peu dans la crainte. Crainte de voir certains marchés sur lesquels elle avait des entrées lui échapper. Mais crainte aussi de se voir simplement concurrencée par d'autres pays, la France en particulier.

Le redressement que l'industrie aéronautique française

manifeste depuis quelques années n'est plus guère contesté. Ce redressement est tout à fait remarquable si l'on songe à la situation tragique dans laquelle se trouvait cette industrie au lendemain de la libération.

L'impatience de combler un gros retard provoqua durant quelques années une activité intense mais quelque peu désordonnée, se traduisant par un nombre élevé de prototypes non viables et par une absence de programme en matière de construction en série.

Aujourd'hui, une politique assainie permet de fixer clairement quatre objectifs à atteindre :

- limiter les études et les réalisations à des matériels ouvrant des secteurs nouveaux d'utilisation,
- mettre au point des dispositifs ou des appareils originaux sans équivalence avec ce qui se fait à l'étranger,
- abaisser les prix de revient par l'augmentation des séries, la simplification des procédés de construction et le choix de matériaux économiques,
- rechercher les possibilités d'intégration sur le plan des nations européennes.

A cela nous ajouterons que la France n'abandonne nullement la construction de certains matériels classiques dont son Armée de l'Air a besoin et pour l'acquisition desquels elle envisage de moins en moins une aide étrangère quelconque.

Reprenant d'une part la tradition des Salons de l'Aéronautique organisés avant la guerre au Grand Palais, s'inspirant d'autre part du « Display » des constructeurs britanniques, les Français ont organisé cette année pour la vingt et unième fois et pour la troisième fois depuis la guerre leur grande exposition bisannuelle à l'aéroport du Bourget.

Cette exposition a été un succès, un très grand succès. Il s'en dégage deux éléments essentiels. La France soutient la comparaison avec les plus grands constructeurs occidentaux dans le domaine des cellules et des propulseurs. Elle met

sur le marché des matériels d'équipement spéciaux et des accessoires sans équivalence dans le commerce étranger.

Beaucoup de gens sont attirés aujourd'hui par les solutions nouvelles parce qu'ils voient dans certaines d'entre elles le moyen de sortir de l'impasse dans laquelle mène l'augmentation incessante des prix et l'allongement démesuré des pistes d'envol. Il est indéniable que la France, pays aux ressources aujourd'hui limitées ne saurait s'intéresser à des constructions dont le coût serait trop élevé et qui par conséquent l'éliminerait du marché international.

Beaucoup de types exposés au Bourget en juin dernier présentent pour l'avenir immédiat un réel intérêt. Nous ne citerons ici que ceux pour lesquels une relation avec nos propres besoins peut être établie.

- Les avions d'entraînement légers à réaction, le SIPA 300 et le Fouga Magister.
- Les chasseurs d'interception Dassault Super Mystère B 1 supersonique en vol horizontal.
- Le SE 5000 Baroudeur dont nous avons déjà parlé ici même et qui est caractérisé par son absence de train d'atterrissage.
- Le chasseur biréacteur SO 4050 Vautour dont quatre versions existent actuellement : attaque au sol, bombardement léger, reconnaissance et chasse tous-temps.
- Les hélicoptères légers Alouette et Djinn.

Cette brève revue démontre bien la vitalité d'une industrie à la tête de laquelle on trouve une pléiade d'hommes intelligents et audacieux.

Une inconnue subsiste. On la sentait déjà il y a deux ans. Aujourd'hui elle n'a toujours pas trouvé de solution. « French Dilemma, Prototypes, no Production » disaient les Américains à Paris en 1953. Un fait semble certain. La production aéronautique française ne trouvera de débouchés que si d'une part le pays tout entier applique une politique d'expansion

économique solide et si l'intégration dans le cadre de l'Europe occidentale est réalisé un jour.

Certains esprits préconisent un véritable pool franco-allemand de l'industrie aéronautique. Ont-ils tort ? Nous ne le pensons pas. La mise en commun des qualités propres à deux nations qui dans le domaine de l'air ont l'une et l'autre fait largement la preuve de leurs qualités exceptionnelles ne pourrait être que profitable à l'Europe. Au moment où l'industrie aéronautique allemande repart, la dispersion des efforts est moins indiquée que jamais.

Le choc provoqué sur les quelques observateurs occidentaux invités à la grande parade de l'aviation soviétique sur l'aéroport de Touchino le 3 juillet dernier permettra-t-il de déclencher le courant d'opinion nécessaire ? Il y a lieu de se poser la question.

Lt. colonel P. Henchoz

Chronique anglaise

Une nouvelle école militaire : Welbeck college

Welbeck College, qui en est à son premier trimestre d'existence scolaire est un essai du Conseil supérieur de la guerre. Son but est de former des candidats officiers d'active aux armes savantes. Cet établissement ne ressemble cependant en rien aux écoles militaires si répandues autrefois en Europe continentale : il n'est pas soumis à une discipline militaire, et son programme n'accorde pas à l'instruction militaire une importance exagérée. Il est unique en ce sens qu'il dispense un enseignement analogue à celui des « public schools », mais pour grands élèves seulement. Ceux-ci s'engagent à servir ensuite dans l'armée pendant au moins cinq ans. Cet essai répond évidemment à un besoin : le Conseil supérieur de la guerre n'aurait pas créé cette nouvelle école, s'il y avait assez de candidats du genre requis passant par les établissements existants ; mais de cette manière, il espère étendre son rayon de recrutement. Il est significatif à cet égard que l'école se trouve dans le nord des Midlands, car l'Angleterre du Nord ne fournit qu'une proportion extrêmement faible d'officiers.