

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 101 (1956)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Chronique aérienne : le meeting international de Zurich des 26 et 27 mai  
**Autor:** Henchoz, P.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-342753>

### **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:** 18.03.2025

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

Chronique aérienne**Le meeting international de Zurich  
des 26 et 27 mai**

La situation de notre pays, territoire neutre au milieu de l'Europe et à mi-chemin entre l'Est et l'Ouest nous vaut de temps à autre des rencontres d'un intérêt mondial. Dans le domaine aéronautique, le public suisse peut se vanter d'avoir pu assister, en l'espace d'une année à deux manifestations d'une importance exceptionnelle. L'an passé Genève, cette année Zurich sont devenus pour quelques jours le lieu de rendez-vous de représentants les mieux qualifiés et des matériels les plus perfectionnés d'un nombre imposant de pays.

La presse a largement diffusé les différentes phases des journées de Kloten et de Dubendorf. Elle en a relevé aussi bien le côté spectaculaire que l'ampleur inaccoutumée. Nous aurions bien mauvaise grâce à ne pas féliciter nos amis zuricois de l'Avia et de l'Aéro-club pour le succès incontestable de cette manifestation.

Maintenant que plusieurs semaines se sont écoulées, il est possible de revenir sur certains points, tant il est vrai que derrière l'aspect purement spectaculaire il y a toujours dans de telles rencontres un certain nombre d'enseignements à tirer. La possibilité d'approcher tel ou tel avion, de le voir présenté en vol, de pouvoir s'entretenir avec son équipage fournit des indications plus vivantes et plus utiles que n'importe quelle documentation.

Qu'il nous soit permis de relever ici encore l'effort particulier que certains pays étrangers ont fait. Si l'on songe que la plus grande partie des frais de vol restent à la charge des invités, on mesurera mieux le geste particulièrement amical qu'ont fait à notre égard les Etats-Unis et la France en particulier. Sans la participation de ces deux pays, jamais le comité

d'organisation de Zurich n'aurait pu mettre sur pied un programme aussi riche et aussi varié. Nous risquons fort d'être à notre tour invités un jour par l'un ou l'autre des pays présents à Zurich à participer à une manifestation analogue hors de chez nous. Il n'est pas certain que nous acceptions... Soyons d'autant plus reconnaissants envers ces pays d'avoir répondu aussi généreusement à l'appel qui leur avait été lancé.

Le meeting de Zurich a illustré clairement quoique d'une manière forcément imparfaite la variété de plus en plus grande des matériels aériens, variété qui n'est que l'illustration des tâches toujours plus nombreuses et diverses que l'on confie à l'avion sous toutes ses formes, et à l'hélicoptère. Or la diversité de ces missions est le fruit des enseignements recueillis sur de nombreux théâtres d'opération. Pour beaucoup de gens, le développement de l'armée aérienne s'identifie avec l'accroissement des performances, de la vitesse en particulier. Or l'accroissement de la vitesse n'intéresse que certaines formes de la guerre aérienne que l'on pourrait qualifier de conventionnelles. Dans d'autres par contre elle peut devenir un obstacle. Tel fut souvent le cas en Corée et en Indochine, tel est le cas aujourd'hui en Algérie. C'est pour cette raison qu'apparaissent de plus en plus des avions conçus pour des tâches spéciales. Certes leurs performances créent des limites à leur emploi, mais ces limites sont précisément envisagées pour s'accorder avec certaines formes d'engagement telles que celles qui sont imposées par les opérations en Afrique du Nord par exemple.

La présentation de matériels d'instruction et d'entraînement a permis également de voir quelles sont les tendances qui se dessinent de plus en plus hors de chez nous dans le domaine de la formation. Ce sont quelques-uns de ces aspects particuliers que nous allons brièvement relever ici.

Le transport aérien militaire lourd ou léger augmente sans cesse d'importance. Mais à la différence des avions de lignes civiles, s'il veut être pleinement utilisable, le cargo

aérien doit toutefois se libérer dans toute la mesure du possible des contingences de l'infrastructure. Il doit être à même de se poser sur des terrains situés à proximité du front, donc sur des pistes relativement courtes et dans la plupart des cas sommairement aménagées. Sur ce point, nous avons pu assister à deux démonstrations particulièrement convaincantes, celles qui nous ont été faites par le Globemaster C 124 de l'USAF et par le Noratlas de l'Armée de l'Air française. Le Globemaster a atterri à Dubendorf, donc sur une piste dont la longueur est nettement inférieure à celle des aérodromes intercontinentaux. Cet avion d'un poids à vide de quelque 100 tonnes, équipé de 4 moteurs développant une puissance de 14 000 chevaux, est capable de transporter 200 combattants complètement équipés. L'aisance avec laquelle il s'est posé, chargé, sans même utiliser toute la longueur de la piste, a parfaitement illustré la servitude imposée aux avions de transport militaires, servitude à laquelle nous avons fait allusion plus haut. La même illustration a été faite d'une manière encore plus nette par le Noratlas qui, à vide il est vrai, a posé sur 300 mètres. Ces deux avions munis l'un et l'autre d'un dispositif de freinage par hélices réversibles ont fait là une démonstration parfaite de leurs très grandes possibilités.

Quoique assez effacée et introduite au dernier moment dans le programme, la présentation du Broussard mérite également d'être mentionnée. Monomoteur à train fixe, équipé pour le transport de 5 à 6 personnes ou de fret, cet avion français dont le nom est déjà tout un programme, est spécialement conçu pour assurer la liaison à partir d'une infrastructure quasi inexistante. Samedi après-midi, il atterrissait sur le Beudenberg à Berne et en repartait tout aussi aisément. Sa rusticité de construction, la simplicité de son entretien lui assurent partout où il est présenté un très grand succès. On a là sans aucun doute un avion pouvant rendre de très grands services dans la zone même des opérations.

L'introduction de plus en plus généralisée de la propulsion à réaction dans tous les domaines de l'aéronautique militaire,

son apparition dans le domaine civil également ne va pas sans influencer la formation du personnel navigant. Il n'est pas surprenant donc de voir apparaître des matériels nouveaux conçus pour l'adaptation progressive des jeunes pilotes au vol sur avions de combat à réaction, voire même pour leur formation de base. Trois avions de cette catégorie étaient présentés à Zurich. Le Sipa « Minijet », le plus petit avion à réaction existant actuellement, le Fokker Trainer « S.14 » hollandais et le Fouga « Magister » français. La présentation du Fokker nous a permis de mesurer les qualités extraordinaires de cet appareil. Ses vrilles engagées à une altitude relativement faible ont certainement surpris plus d'un connaisseur. Le Fouga Magister, est l'appareil d'entraînement retenu par l'OTAN. Sa production en grande série est poussée activement et sa construction sous licence en Allemagne en particulier est envisagée. C'est un biplace en tandem, biréacteur d'une poussée totale de 800 kilos. Sa vitesse maximum atteint 750 kilomètres. Il est armé de 2 mitrailleuses et peut emporter des bombes, son emploi opérationnel comme chasseur d'assaut léger ayant été envisagé. Cet avion permet de former un pilote à toutes les disciplines du vol de guerre, vol sans visibilité, acrobatie, vol en formation et tir. Ses excellentes qualités permettent d'envisager non seulement le perfectionnement mais l'apprentissage de base du pilotage.

Ayant l'intention de consacrer une de nos prochaines chroniques à la formation des pilotes, nous n'en dirons pas davantage ici sur les possibilités nouvelles que permettent d'envisager de tels matériels.

Qu'il nous soit permis en guise de conclusion d'exprimer quelques considérations toutes personnelles sur l'organisation en Suisse des grands meetings internationaux.

L'ampleur exceptionnelle des manifestations de Genève l'an passé et de Zurich cette année en interdit spontanément la trop fréquente répétition. Les raisons à cela sont multiples. Les pays invités doivent fournir un effort considérable. Il est donc logique que pour eux cet effort se double d'un désir certain

de présenter un programme de qualité. Il y va de leur prestige sur le plan mondial. Bien que la technique aéronautique évolue très rapidement, on ne peut demander à chaque pays de se renouveler chaque année. Le « déjà vu » ne se conçoit guère ici. On court donc le risque de voir certains pays décliner une invitation si celle-ci se répète trop souvent. Avant la guerre, les meetings de Zurich avaient lieu tous les cinq ans. Un tel rythme nous paraît raisonnable, on pourrait le ramener à quatre ans aussi. D'autre part, une concurrence entre nos deux grandes cités « aéronautiques » s'avère à la longue délicate. Il est en effet une question à laquelle on devra bien répondre sans tarder. Pouvons-nous nous offrir le luxe de laisser deux organisations indépendantes, l'une à Genève, l'autre à Zurich, se concurrencer ? Nous ne le pensons pas. Si l'on veut, comme cela semble bien être le cas, organiser à nouveau dans les années à venir de telles rencontres, force sera aux responsables de s'entendre sur le plan national. Rien ne nous empêche du reste d'élargir la formule et de revenir, sous une autre forme, à celle des meetings d'avant-guerre qui duraient une semaine et intéressaient une plus grande part de gens dans le pays. Le meeting annexe de Berne organisé simultanément à celui de Zurich le samedi après-midi est à notre avis une idée à reprendre.

Que dire enfin de la participation de notre aviation militaire ?

Les meetings internationaux de 1927, 1932 et 1937 avaient été en même temps des grandes journées pour nos ailes. Nous étions de tous les concours et nos pilotes étaient à juste titre à l'honneur. Ceux qui lisent l'Aéro Revue de Suisse auront trouvé dans le numéro de juin consacré au meeting de cette année un utile rappel de ce qu'étaient les manifestations d'autrefois. Mais force est de constater que notre participation actuelle est trop modeste. Le désir de montrer des équipages étrangers ne devrait pas nous faire oublier que les gens qui se pressent par centaines de milliers dans ces manifestations veulent aussi voir des cocardes à croix fédérales aux places d'honneur.

En guise de conclusion nous reproduirons ici quelques lignes d'un article consacré dans l'Aéro Revue également à cette question. « Ce qu'un meeting d'aviation devrait finalement produire, c'est la nostalgie du vol, du lointain, de la liberté, le besoin de lutter avec la nature et avec soi-même, le sens du beau et du parfait. Si l'on réussit à éveiller ces sentiments jusque chez les plus jeunes, on n'aura plus de souci à se faire sur l'avenir de l'humanité. Et en particulier certains problèmes urgents de l'aviation suisse cesseront d'être des problèmes. »

Lt.-Col. HENCHOZ

---

## Bibliographie

### Les livres :

**Les applications de l'explosion thermonucléaire**, par Camille Rougeron.  
Éditions Berger-Levrault 1956.

L'écrivain militaire bien connu vient de publier chez Berger-Levrault, Paris, un ouvrage d'un intérêt évident. Les débats nucléaires, qui ont longtemps tourné autour de la bombe stratégique de 1945, reflètent depuis un an ou deux le problème de l'emploi des armes tactiques de fission et les commentaires de Reinhardt et de Miksche sont à l'ordre du jour. Le lecteur hélas est pris de vitesse par l'évolution et c'est le mérite de Rougeron de nous mettre sous les yeux les préoccupations du futur immédiat, sinon du présent : l'emploi des engins de fission à des fins militaires.

Après un examen approfondi des effets thermonucléaires, il soutient que l'emploi du super-explosif s'imposera, pour des raisons d'économie et de rendement, sous deux formes principales : l'explosion à grande altitude d'engins très puissants permettant d'étendre au maximum les effets thermiques en vue de la destruction des récoltes et, d'autre part, l'utilisation d'explosions souterraines assurant des effets de contamination. Celles-ci peuvent être, au gré du constructeur, limitées dans le temps et l'espace par un choix approprié de la matière composant l'enveloppe de la bombe et par une utilisation adéquate des données météorologiques et géologiques ainsi que par le réglage de l'éclatement. Supputant les chances des