

Reproduit de l'hebdomadaire "la vie militaire" paru le vendredi
30 Décembre 1960

AVIATION DE DEMAIN

la discussion a été engagée sur avion et engin ou avion ou engin. Il semble bien que la réponse, en cette fin d'année 1960 soit la suivante: parallèlement aux progrès que font les engins, tant dans leurs variétés, leurs destinations et leur nombre, on constate que les avions continuent leurs progrès. Les Américains, après avoir délaissé la mise au point du bombardier B.70, viennent brusquement de l'activer et espèrent que les vols expérimentaux pourront s'effectuer en 1962 et que, courant 1966, cet avion sera opérationnel. Quand on songe au coût d'un avion de ce genre, il faut admettre que les spécialistes et techniciens américains croient encore à l'utilité de l'avion. Il n'est pas sans intérêt de savoir que ce bombardier possédera six turbo-réacteurs, qu'il aura une autonomie de vol de 10.000 kilomètres, une vitesse de l'ordre de mach 3 et un plafond de 21.000 mètres.

Par ailleurs, les recherches sont poussées pour réaliser l'avion à propulsion nucléaire (la société "Republic Aviation" espère arriver à un résultat). Les normes projetées seraient mach 25 avec plafond de 120 kilomètres. On croirait rêver devant ces possibilités' Et pourtant, il semble bien qu'il n'y ait pas là uniquement de l'imagination stérile.

Quoi qu'il en soit, la réalisation de la propulsion atomique donnera une nouvelle vie aux avions.

o
o o

Mais, si on quitte le domaine stratégique pour entrer dans celui plus modeste de la tactique, on est surpris de constater combien l'avion s'impose de plus en plus. Tout d'abord, la recherche des objectifs atomiques demande une aviation de reconnaissance moderne nombreuse. Il y a là un enseignement qui ressort de tous les exercices O.T.A.N. Mais, par ailleurs, la vulnérabilité accrue des terrains et bases aériennes importants est un élément qui demande une plus grande souplesse des avions, des possibilités se rapprochant le plus possible des décollage et atterrissage verticaux. Dans les arrières de la zone de combat, une piste d'envol ne doit pas demander de très gros travaux.

Un autre facteur milite en faveur de cette formule: le transport aérien. On commence à se rendre compte que les systèmes logistiques, basés sur le rail et la route, pourront être rendus inutilisables, au moins momentanément. Les transports aériens logistiques devraient pouvoir combler ce manque de continuité. Hélicoptères lourds, avions puissants à décollage vertical deviennent des moyens indispensables, comme le sont également les trains Overlord qui se déplacent en tous terrains. Il ne s'agit pas de baser la logistique entièrement sur ces moyens. Il faut les considérer comme un appoint indispensable et tous les efforts devront être faits pour rétablir des communications terrestres.

o
o o

Demain, l'aviation sera encore aussi nécessaire qu'aujourd'hui. Toutes les missions réclamant une précision seront encore confiées aux avions. Certes, on peut anticiper sur les missions que pourront remplir les engins "Midias" de l'avenir. Il n'en reste pas moins vrai que pour détecter des hommes, il ne faut pas des vitesses de mach 25. Ce travail de renseignement, de reconnaissance sera l'apanage de l'avion piloté. Car, en définitive, l'homme est encore plus intelligent pour ce genre de mission que la machine. Or, jusqu'à nouvel ordre, la guerre se fera avec des hommes et des machines. Et pour tout travail de précision, rien ne vaut le bon ouvrier!

LE TACTICIEN