

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 107 (1962)  
**Heft:** 11  
  
**Rubrik:** Chronique aérienne

### **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:** 04.12.2024

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

3. Une votation sur de tels problèmes rendrait impossible le maintien du *secret militaire*, ou bien,
4. en cas d'information incomplète, le citoyen devrait décider *sans informations suffisantes*.
5. Ce faisant, on ouvrirait la porte à *la démagogie* et l'on contribuerait à créer des remous et de l'agitation à un moment de tension internationale. *L'action communiste y trouverait des avantages certains*.

PAS DE CONTRE-PROJET :

Un contre-projet ou un report de la votation ne pourraient ni réduire, ni exclure ces désavantages et ces dangers. Il pourraient tout au plus les camoufler et susciter de fatales illusions.

CONCLUSION :

*La deuxième initiative sur l'équipement en armes atomiques doit être rejetée sans contre-projet.*

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES MILITAIRES

---

*Chronique aérienne*

### **L'avion de combat à décollage vertical Mirage III V**

Depuis quatre ans la formule d'avions de combat à hautes performances capables de décoller et d'atterrir verticalement s'est imposée pour plusieurs raisons :

- a) l'évolution technique permet de résoudre le problème grâce à des réacteurs très légers disposés verticalement (réacteurs de sustentation) ou encore grâce à la déviation vers le bas du jet d'un réacteur adapté.

- b) il devient indispensable de s'affranchir dans la mesure du possible des pistes de plus en plus longues, onéreuses et vulnérables.
- c) la guerre nucléaire impose la dispersion. La dispersion impose l'utilisation de surfaces non préparées ou sommairement aménagées, donc le décollage et l'atterrissage verticaux ou très courts (VTO, STO).

La France s'est donc attaquée au problème.

Elle avait à choisir entre deux formules :

Formule 1: le réacteur unique assurant à la fois la propulsion et la sustentation grâce à des tuyères orientables.

Formule 2: un réacteur suscitant normalement la propulsion et des réacteurs légers disposés verticalement assurant la sustentation.

Les services techniques français ont choisi la seconde formule: sustentation et propulsion séparées pour les raisons suivantes:

#### SÉCURITÉ

La panne au décollage ou à l'atterrissage vertical pour la formule réacteur unique entraîne la destruction de l'appareil. Au contraire une cascade de pannes serait nécessaire pour causer la perte de la formule 2.

#### ADAPTATION

Le réacteur unique à tuyères orientables doit nécessairement être placé au centre de gravité de l'avion. Il impose donc des formes spéciales peu adaptées au vol supersonique.

A réacteur unique, entrée d'air unique dont le fonctionnement doit être satisfaisant à vitesse nulle comme à Mach 2: problème difficile.

La formule 2 sépare les variables.

## RAPIDITÉ DE MISE AU POINT

La France possède en avions Mach 2 une expérience incomparable en Europe grâce à ses Mirages III et Mirage IV. Il était donc normal de préserver au maximum des formes extérieures qui ont fait leurs preuves. Seule la formule 2 le permet.

Un concours a été ouvert, sur le plan national, entre les différentes sociétés de construction aéronautique. A l'issue de ce concours le Comité technique des programmes des armées a retenu le Mirage III V présenté par les sociétés Sud-Aviation et Dassault.

Le gouvernement français a, en conséquence, passé commandes de deux prototypes Mirage III V qui voleront au début de 1964, avec :

pour la propulsion: 1 réacteur Snecma TF 106,

pour la sustentation: 8 réacteurs Rolls-Royce RB 162.

Ils seront précédés par un avion expérimental destiné à l'étude du décollage et de l'atterrissage verticaux. Ce prototype expérimental, nommé Balzac, a été réalisé par Sud-Aviation, sous la direction d'un bureau d'études commun Sud-Dassault. Cette collaboration de deux bureaux d'études au stade de la conception est à souligner et à citer en exemple.

Le Balzac, dont l'allure générale reste celle des Mirages III et Mirage III V, va commencer, dans quelques jours, ses premiers essais à Melun-Villaroche aux mains de René Bigand. Ainsi, quand voleront nos deux prototypes de définition, tous les problèmes du décollage et de l'atterrissage auront déjà été résolus.

Parallèlement l'OTAN ouvrait un concours d'avions du même type conformément à un programme nommé NBMR3 (Nato Basic Military Requirement).

Ce concours s'achève.

Le Mirage III V y est confronté avec d'autres formules qui utilisent souvent le réacteur unique: tel le Hawker P 1154 projet dérivé du Hawker P 1127.

Les chances du III V sont grandes puisqu'elles sont fonction de tous les avantages soulignés plus haut. De plus, la simplicité de la solution retenue permettra de respecter des délais de production incompatibles avec les autres formules.

La France, fermement décidée à mener l'opération « avion de combat à décollage vertical » à son terme, souhaite son développement sur un plan international et une fabrication de série coordonnée entre les différents pays d'Europe.

Du reste un accord a déjà été établi à ce sujet entre la France et l'Allemagne en décembre 1960. Il prévoit un seul successeur aux F 104 G et aux Mirage III: ce successeur, avion de combat VTO, sera choisi par nos deux pays après une évaluation commune. Le Gouvernement italien a déjà manifesté le désir de se joindre à cet accord et est informé des développements techniques et opérationnels.

Il est évident que la réussite d'un tel programme est du plus haut intérêt pour l'ensemble de l'industrie aéronautique européenne.

*Ministère des armées (Paris)*

---

## Bibliographie

### Les livres

**Vocabulaire de termes militaires italien-français et français-italien**, par le chef d'escadron Oldra. — Charles-Lavauzelle et Cie, éditeurs, 124, boulevard Saint-Germain, Paris (VIe).

L'OTAN... Une moderne Tour de Babel par la diversité des langues qui s'y parlent. Il existe, certes, dans l'armée française, des officiers de liaison polyglottes, des titulaires de tel ou tel certificat d'allemand, d'anglais, d'italien, etc... mais bon nombre de nos militaires se préoccupent à bon droit des relations qu'ils peuvent avoir, lors d'exercices OTAN avec des camarades étrangers. Se faire comprendre, être compris...

Les éditions Charles-Lavauzelle et Cie avaient déjà répondu partiellement à cette préoccupation en publiant *The military interpreter* et *Der militärische Dolmetscher*. Elles ajoutent aujourd'hui à ces lexiques un **Vocabulaire de termes militaires italien-français et français-italien**, correspondant aux mêmes besoins, aux mêmes nécessités.