

La chronique du CESA

1^{er} juin 1961, premier vol du *Breguet 941*

Lorsque les avions de transport s'affranchissent des contraintes infrastructurelles

Un avion de transport à décollage et atterrissage court (ADAC)⁽¹⁾

Dès 1948, l'ingénieur français Louis Breguet étudie le concept d'un appareil de transport capable de décoller et d'atterrir sur de courtes distances. Il imagine une solution technique à partir d'un phénomène physique : l'« effet Coandă ». Le souffle des hélices sur toute la voilure doit générer un phénomène d'hyper-sustentation et, selon l'inclinaison des volets, freiner ou pousser l'avion. Le 1^{er} juin 1961, le *Breguet 941*, quadri-propulseur à aile haute, piloté par Bernard de Witt, effectue son premier vol depuis le terrain de Toulouse-Colomiers. Avec cet appareil, l'entreprise Breguet cherche à séduire les compagnies de transport et les militaires en offrant un avion capable de réaliser des liaisons interurbaines sur des terrains raccourcis.



DR

Un intérêt militaire

Le *Breguet 941* peut décoller sur une piste de moins de 200 mètres et atterrir en moins de 120 mètres. Cependant, cet avion dispose d'une soute réduite (40 % moins vaste que celle d'un avion de transport *Lockheed C130*). Les premières démonstrations, notamment un atterrissage sur l'actuel héliport d'Issy-les-Moulineaux, enthousiasment les militaires. Dès 1956, Maurice Bourges-Maunoury, ministre de la Défense nationale et des Forces armées, décide de soutenir les études sur le *Breguet 941*. L'appareil devait permettre de soutenir les forces terrestres au plus près en atterrissant à proximité des combats, sur une surface plane, sommairement aménagée ou, tout du moins, délimitée. L'état-major de l'armée de l'air en commande quatre exemplaires tandis que la Marine nationale envisage pendant un temps de l'utiliser sur le porte-avions *Clemenceau* pour la lutte anti sous-marine.

L'Escadron de Transport ET 3/62 « *Ventoux* »

Le 19 avril 1967, le premier des quatre exemplaires entre en service dans l'armée de l'air sur la base aérienne 112 de Reims au sein de l'escadron de transport ET 03/62 « *Ventoux* ». Cependant, le mécanisme des ailes, très complexe et peu fiable, tombe régulièrement en panne. De plus, le coût de maintenance élevé oblige l'armée de l'air à utiliser l'appareil avec parcimonie. Et, en août 1973, l'armée de l'air décide finalement de ne plus renouveler les opérations de maintenance et d'entretien indispensables. Cette décision signe la fin, à terme, de l'appareil dans l'armée de l'air. En 1975, le dernier *Breguet 941* est retiré du service.

Le *Breguet 941* participait de l'engouement pour les appareils à décollage et à atterrissage court ou vertical, comme le *Mirage III-V*, l'*Hawker Harrier* ou le *Dornier Do 31*, qui semblaient offrir des avantages substantiels en termes de manœuvre opérationnelle.

Les opérations en Indochine et en Algérie avaient montré tout l'avantage d'accéder à une véritable mobilité des forces pour des interventions dans des zones difficiles d'accès. L'idée d'un ADAC/ADAV paraît séduisante.

Toutefois, dans une vision plus large, l'autonomie de vol limitée de même que la maintenance lourde et onéreuse représentent des contraintes (la résilience des forces ainsi que la mise en œuvre et l'entretien d'une flotte militaire) bien souvent incompatibles avec les missions.



© Olivier Béremer

**Sous la direction du capitaine Aurélien Poilbout, chargé de mission au CESA
Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CESA**

1. Short Take Off and Landing (STOL)

Centre d'études stratégiques aérospatiales – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com

