

# La coopération de la force aérienne anglo-américaine stratégique pendant la guerre froide et au-delà

PAR LE CAPITAINE DE GROUPE (COLONEL) CHRISTOPHER FINN, ROYAL AIR FORCE, ET  
LE LIEUTENANT COLONEL PAUL D. BERG, USAF

*Résumé de l'éditeur : La collaboration entre la Royal Air Force (RAF) et l'U.S. Air Force (USAF) est un excellent exemple de relations réussies de coalition et reflète l'évolution des concepts actuels tels la puissance aérienne expéditionnaire et les opérations basées sur les effets. Les auteurs retracent les relations basées sur la puissance aérienne stratégiques entre les Etats-Unis et le Royaume Uni depuis la seconde guerre mondiale, expliquant comment l'expérience du passé avait modelé l'alliance d'aujourd'hui.*



Les aviateurs britanniques et américains ont largement coopéré dans le domaine de la force aérienne stratégique, avant la deuxième guerre mondiale déjà, et lors d'efforts partagés comme l'offensive combinée des bombardiers contre l'Allemagne nazie, qui ont établi les précédents d'une association rapprochée. Après la deuxième guerre mondiale, la guerre froide fut le cadre des relations des forces aériennes des deux pays ; la *Royal Air Force* (RAF) et l'*United States Air Force* (USAF) en étaient les acteurs-clés. La guerre froide modela cette relation jusqu'aux environs de 1990, mais les deux services continuent aujourd'hui encore à jouir d'une attache particulièrement proche. La coopération de la force aérienne anglo-américaine est un excellent exemple de relations de coalition réussies et reflète l'évolution de concepts actuels tels la force aérienne expéditionnaire et les opérations basées sur les effets.

L'alliance anglo-américaine est peut-être l'exemple ultime d'une « coalition du vouloir », mais pourquoi les aviateurs britanniques et américains ont-ils eu une telle propension durable à travailler ensemble ? Leur amitié a reflété d'une certaine façon l'alliance politique à long terme entre leurs deux pays, basée sur des intérêts stratégiques partagés. Les Britanniques et les Américains ont, au sein de leurs alliances, mis leurs ressources en commun pour contrer leurs ennemis communs surtout depuis qu'ils s'étaient opposés aux puissances centrales pendant la première guerre mondiale. Pendant la seconde guerre mondiale, l'Axe fut leur adversaire commun et l'Union soviétique joua ce rôle pendant la guerre froide. La relation de la force aérienne anglo-américaine transcende l'opposition à des ennemis communs. Dans le monde complexe actuel, les ennemis sont moins clairement définis et cependant les deux armées de l'air continuent à intégrer de près leurs opérations. Plusieurs facteurs peuvent être pris en compte dans ce rapport. La force de l'habitude est une explication possible. Les services se sont coordonnés étroitement depuis tellement longtemps qu'ils ont pris l'habitude de travailler ensemble. Les amitiés personnelles peuvent

être un autre facteur de rapprochement. Des générations d'aviateurs ont servi ensemble et formé des liens étroits pendant les exercices où ils séjournent dans les pays les uns des autres. Des tournées d'échanges personnels ont longtemps été la base de la relation entre les deux forces aériennes. La langue commune a également facilité les relations amicales. Pourtant, aucune de ces explications ne suffit à expliquer la profondeur de cette relation particulière qui existe entre Britanniques et Américains. La collaboration RAF-USAF a connu des vicissitudes au cours des ans, mais, comme un mariage sain, a survécu aux orages. Comme les deux nations recherchent actuellement et pour le futur des partenaires de coalition, les aviateurs peuvent profiter de l'étude rétrospective de leur attachement.

Cet article examinera les relations de la force aérienne anglo-américaine stratégique depuis la seconde guerre mondiale en prenant en compte les domaines de la planification et des opérations, de l'organisation et de l'installation de bases (en particulier des unités américaines au Royaume Uni), de l'équipement (spécialement les avions, les missiles et les munitions), et finalement de l'entraînement interarmées. Quoiqu'il en soit, le terme de *force aérienne stratégique* mérite une explication. Pendant la guerre froide, l'idée prévalait que « stratégique voulait dire nucléaire » mais les activités de la force aérienne ont montré les limites de cette notion.<sup>1</sup> Les Etats-Unis ont effectivement souvent entreposé des bombes et des missiles à capacité nucléaire sur les bases britanniques depuis les années 40. Avec un remarquable esprit de confiance, les Etats-Unis ont même équipé la RAF de bombes et, plus tard, d'armes nucléaires pendant que le Royaume Uni édifiait ses propres capacités nucléaires. Les aviateurs actuels comprennent que le terme stratégique ne se réfère pas à des systèmes d'armes particuliers, mais au niveau des effets que ces systèmes produisent. Cet article traite de la puissance aérienne et spatiale capable de produire des effets qui « influencent les activités au niveau stratégique de la guerre et se concentre sur les objectifs militaires nationaux et multinationaux. »<sup>2</sup> Par exemple, les doctrines de la RAF et de l'USAF

d'aujourd'hui reconnaissent le pont aérien de Berlin en 1948-49, une opération combinée anglo-américaine, comme un exemple des effets stratégiques que peuvent produire des opérations aériennes sans combat.<sup>3</sup> Effectivement, des activités sans combat comme la formation et l'équipement ont été essentielles dans la coopération des forces aériennes de la Grande Bretagne et des Etats-Unis depuis la première guerre mondiale. Comme Sebastian Cox l'explique dans un article paru dans l'ASPJ, l'Amérique a procuré des bases d'entraînement aux *Royal Flying Corps* (RFC, renommés RAF en avril 1917) en compensation pour l'équipement et l'assistance britanniques dans l'exécution de missions de combat des escadrilles du Service aérien de l'armée des Etats-Unis sur le front de l'ouest en 1917 et 1918.<sup>4</sup> La coopération au moment de la première guerre mondiale pose les jalons de la coopération pendant la seconde guerre mondiale, quand, pendant quatre ans, la RAF et les forces aériennes de l'armée des Etats-Unis (*United States Army Air Force* –USAAF) travaillèrent ensemble en Afrique du Nord, Sicile, Italie, et finalement durant l'invasion de l'Europe. Les forces stratégiques aériennes – Commandement de bombardement (*Bomber Command*) et la 8<sup>e</sup> force aérienne (*Eighth Air Force*) – commencèrent à travailler ensemble en 1942 sur ce qui devint l'offensive combinée des bombardiers (*Combined Bomber Offensive*). Le *Visiting Forces Act* (Acte de visites des forces) de 1942 établissait le statut de guerre des forces américaines dans le Royaume Uni et fut en définitive suivi par d'autres accords.

Les activités aériennes anglo-américaines déclinèrent dans l'immédiat après guerre. A la fin de 1945, il y avait 740 terrains d'aviation militaires et sites d'opérations dispersés dans le Royaume Uni dont 159 étaient à certains moments occupés par des unités de l'USAAF. A la fin de 1946, la dernière unité de l'USAAF repartit pour les Etats-Unis. Le *Visiting Forces Act* de 1942 resta cependant en vigueur. La première occasion significative de coopération de la force aérienne anglo-américaine d'après guerre eut lieu en 1946 quand le général Carl Spaatz, commandant général de l'USAAF, et le nouveau chef d'état major de

l'air (*Chief of the Air Staff* – CAS) depuis janvier, le général de la RAF (*Marshal of the Royal Air Force* – MRAF) Sir Arthur William (Lord) Tedder, ont visité les bases USAF sur le point de fermer en Angleterre. Déjà préoccupé par la menace soviétique rampante, Lord Tedder accepta la demande du général Spaatz de garder prêtes cinq bases de la RAF – Marham, Lakenheath, Scampton, Bassingbourne, et Mildenhall – pour une utilisation possible par les B-29 de l'USAAF, si c'était nécessaire. La RAF investirait ses propres fonds pour effectuer les travaux de construction indispensables.<sup>5</sup> Duncan Campbell, qui situe la date de la visite du général Spaatz et de Lord Tedder en juin-juillet 1946, souligne que « l'accord avait été fixé entre les officiels sans discussion publique ou débat politique sur les énormes conséquences que cela impliquait ». <sup>6</sup> La formation du commandement aérien stratégique des Etats-Unis (*US Strategic Air Command* – SAC) le 21 mars 1946 est une autre date importante parce que le SAC allait bientôt devenir le point central de la coopération nucléaire Etats-Unis-Grande Bretagne tout au long de la guerre froide. En même temps que la formation du SAC, un certain nombre de superforteresses B-29 de Boeing partirent pour la RAF, à Marham, base aérienne de la RAF, pour participer à *Trial Ruby* aux côtés des *Lincoln* de l'établissement central de bombardiers (*Central Bomber Establishment*) de la RAF. *Trial Ruby* était censé mener au développement des bombes téléguidées *Azon*, *Razon* et *Tarzon* ; cette dernière était installée dans un carter de bombe Tallboy de 5, 4 tonnes de la RAF.<sup>7</sup> Ces premières munitions à guidage de précision furent utilisées ensuite contre des cibles comme des ponts et des réservoirs pendant la guerre de Corée.<sup>8</sup> Le 18 septembre 1947, la création de l'USAF fut un immense événement pour les aviateurs américains mais eu peu d'impact visible sur les relations de la force aérienne anglo-américaine.

Les craintes du général Spaatz et de Lord Tedder à propos des intentions soviétiques se trouvèrent justifiées le 1<sup>er</sup> avril 1948 quand les soviétiques imposèrent le blocus de Berlin. Le pont aérien de Berlin qui en suivit entraîna une spectaculaire renaissance des relations de

la force aérienne anglo-américaine, mais le fait que les deux nations aient piloté presque toutes les missions aériennes à Berlin ne fut que la partie émergente de l'affaire. Alors que l'histoire du pont aérien de Berlin est généralement bien connue, et a été récemment couverte par un article dans l'*Air Power Review*,<sup>9</sup> ce qui est moins connu est le déploiement de B-29 du SAC au Royaume Uni, manifestation d'une décision anglo-américaine.<sup>10</sup> Les 17-18 juillet 1948, des B-59 des 29<sup>e</sup> et 307<sup>e</sup> groupes de bombardiers arrivèrent aux bases de la RAF à Marham, Scampton et Waddington, et un autre groupe de bombardiers arriva à RAF Lakenheath en août. Alors que les bombardiers n'avaient pas d'équipement nucléaire, les Soviétiques les virent comme capables d'en avoir. La 3<sup>e</sup> division aérienne « provisoire » fut formée pour commander ces unités qui étaient supposées être un détachement de seulement 30 à 60 jours. Quoiqu'il en soit, il devint vite évident que le déploiement durerait plus longtemps, en conséquence le titre « provisoire » fut abandonné. La 3<sup>e</sup> division aérienne se déplaça au stationnement aérien de Bushey Park le 8 septembre.<sup>11</sup> Pendant cette période de progression, les Britanniques fournirent gratuitement aux Américains les terrains d'aviation et les installations à la condition que les dépenses n'excèdent pas les coûts habituels des demandes normales de la RAF.<sup>12</sup> Le 13 novembre 1948, le statut temporaire des unités de l'USAF en Angleterre se termina par un accord entre le ministre de l'Air et l'USAF établissant que l'usage à long terme par les Américains de stationnements en Angleterre soit pris en charge.<sup>13</sup> Cet arrangement fut régularisé le 4 janvier 1949 lorsque le général de division Leon W. Johnson, commandant, 3<sup>e</sup> division aérienne reçut du Ministère de l'Air l'« accord financier pour fournitures et services dans le Royaume Uni ».<sup>14</sup> Pendant cette période, le 12 novembre 1948, le CAS écrivit au chef de l'état major de la force aérienne/mission britannique des Services interarmées, à Washington, lui demandant de trouver une possibilité d'obtenir quelques B-29 pour la RAF, en remplacement intermédiaire du bombardier *Lincoln*.<sup>15</sup> Le nouveau Service des transports militaires aériens de

l'USAF et le commandement des transports de la RAF avaient endossé le plus dur du pont aérien de Berlin, alors les déploiements de bombardiers du SAC étaient relativement faciles à résoudre. Pourtant, peu d'opérations aériennes dans l'histoire peuvent se vanter d'un aussi grand succès stratégique que le pont-aérien de Berlin. Reconnaisant que la force aérienne anglo-américaine aurait pu alimenter indéfiniment Berlin, et puisque les alliés occidentaux nourrissaient les gens que les soviétiques prétendaient réduire par la faim, les soviétiques arrêtaient le blocus en 1949. A peu près à ce moment là, les États Unis, le Royaume Uni, le Canada et neuf autres nations créèrent l'OTAN, l'alliance militaire qui allait être la pièce maîtresse de la guerre froide. Effectivement, le pont aérien de Berlin avait initié des arrangements de la force aérienne anglo-américaine qui allaient durer de nombreuses années.

Quoique des avions de transport aérien aient servi pour le pont de Berlin, la plupart des aviateurs américains et britanniques voyaient le B-29, l'avion qui avait bombardé Hiroshima et Nagasaki, comme le symbole de la force aérienne stratégique pendant la phase naissante de la guerre froide. C'est pourquoi, les aviateurs cherchaient à montrer ce qu'ils savaient faire avec le B-29. En mai 1948, un peu avant le début du pont aérien, le général de division Clements McMullen, commandant adjoint du SAC, annonça l'ouverture d'une compétition de bombardement pour encourager les équipages SAC à exercer leur exactitude de navigation et de tir. En juin 1948, trois équipages de chaque groupe SAC de dix B-29, se retrouvèrent à la base aérienne de l'armée de l'air de Castle, en Californie, pour se mesurer dans la première compétition de bombardement du commandement. La compétition était très simple ; chaque équipage devait lâcher trois bombes à vue et trois bombes téléguidées à partir de 25000 pieds (8200m). Les résultats furent décevants, avec des moyennes d'erreur des différents groupes se situant dans des cercles de 1065 pieds (350m) à 2985 pieds (860m) de diamètres ; ils incitèrent le général Curtis E. LeMay, quand il prit le commandement du SAC en octobre 1948, à s'embarquer

dans une réforme professionnelle « musclée » pour s'assurer de la précision du largage d'armes nucléaires, qui était le rôle essentiel du commandement en cas de guerre.<sup>16</sup> La compétition de navigation et bombardement du SAC devint un évènement annuel mais n'était qu'une affaire purement américaine jusqu'en 1951 quand deux Washington (B-29) de la RAF y prirent part. A la fin de 1951, l'aviation du SAC se déploya à RAF-Sculthorpe pour participer à la compétition de bombardement de l'aviation de bombardement.<sup>17</sup> Entre-temps, les deux forces aériennes exécutèrent des exercices aériens combinés, comme Opération *Dagger*, premier exercice de défense aérienne combinée RAF-USAF, qui eut lieu au Royaume Uni en septembre 1948.<sup>18</sup>

La guerre de Corée punctua la seconde moitié de l'ère B-29 de la guerre froide, mais un certain nombre d'évènements anglo-américains avaient précédé l'éclatement du combat. En octobre 1949, la conférence ABC de Washington parvint à une décision importante lorsque les représentants américains, britanniques et canadiens se mirent d'accord pour que la défense aérienne de la Grande Bretagne soit de la responsabilité de la RAF, alors que l'USAF aller augmenter le nombre d'unités de bombardiers opérant à partir des bases de la Grande Bretagne. Cette décision n'intervint que quelques jours après qu'on ait appris la première explosion atomique soviétique.<sup>19</sup> Le 22 mars 1950, le premier B-29 fourni à la RAF dans le programme d'assistance de défense mutuelle arriva à la base RAF de Marham. Le mois suivant, l'ambassadeur des Etats-Unis Lewis Douglas et le sous-secrétaire de l'Air britannique Aidan Crawley, étaient d'accord pour considérer que les bases de l'Angleterre étaient trop vulnérables aux attaques Soviétiques aériennes, et que quatre bases devraient être installées dans les Midlands à Upper Heyford, Greenham Common, Brize Norton et Fairford à l'usage du SAC. Alors que la première tranche de 70 B-29 avait été livrée, la seconde tranche fut réduite de 124 à 17 à cause des besoins de la guerre de Corée, qui commença en juin 1950, et de la mise en service du bombardier *Canberra* en 1951.<sup>20</sup> Ce dernier avion fournit un

rare exemple de la production d'un appareil britannique sous licence américaine ; il fut utilisé au Viêt Nam, comme le Martin B-57. Le 16 janvier 1951, six nouveaux bombardiers stratégiques B-36 du SAC furent déployés au Royaume Uni en seulement quatre jours.<sup>21</sup>

L'époque de la guerre de Corée coïncida avec le début des opérations de reconnaissance stratégique du Royaume Uni, qui utilisa d'abord le modèle RB-36D que l'on voyait quelquefois entre Mildenhall, Lakenheath, et Sculthorpe.<sup>22</sup> La reconnaissance aérienne de l'URSS et de l'Europe de l'est devint rapidement une des activités essentielles de la guerre froide qui exigeait une coopération anglo-américaine rapprochée. En mai 1954, des opérations de reconnaissance de B-47 partirent de la base RAF de Fairford, consolidant le type des opérations de reconnaissance de la guerre froide à partir du Royaume Uni, qui allaient se poursuivre avec des avions comme le U-2, le SR-71, le RC-135 et les C-130 spécialement modifiés.<sup>23</sup> Ces avions ont mené dans l'ombre une guerre prolongée et quelquefois mortelle pour collecter l'information sur les développements militaires dans le territoire soviétique contrôlé.

La présence croissante des Etats-Unis au Royaume Uni fut marquée par la création du programme de construction spécial de février 1951 et le *Visiting Forces Act* de 1952. Le programme de construction spécial réclamait 26 bases supplémentaires au Royaume Uni.<sup>24</sup> Le 20 mars 1951, la 7<sup>e</sup> division aérienne (SAC) fut formée à South Ruislip en tant que commandement SAC au Royaume Uni.<sup>25</sup> Plus important, le 1<sup>er</sup> mai 1951, la 3<sup>e</sup> division aérienne fut promue au rang de troisième force aérienne (*Third Air Force*), et l'accord de transfert inter-armées (*Joint Transfer Agreement*) qui en suivit établit les différentes responsabilités entre l'*U. S. Air Force* en Europe (*United States Air Forces in Europe* – USAFE) et le SAC au Royaume Uni.<sup>26</sup> Comme résultat du programme des bases supplémentaires et de la scission USAFE-SAC, on allongea les pistes d'Upper Heyford, Greenham Common and Brize Norton et les déploiements de B-36 sur ces bases commencèrent en 1952.<sup>27</sup> Le *Visiting Forces Act* de 1952 découla d'un protocole Churchill-Truman de consulta-

tion commune sur l'usage des forces américaines basées sur les terrains britanniques. Cet *Act* représentait la partie britannique de l'accord sur le statut des forces de l'OTAN et reste valable aujourd'hui.<sup>28</sup>

La période allant de 1952 à 1966 fut caractérisée par la coopération nucléaire et l'arrivée de l'avion à réaction. Le premier exemple fut le prêt, initié en fait en 1951, de quatre RB-45C à la RAF, pour ce qui était connu sous le nom de vols de missions spéciales (*Special Duties Flight*).<sup>29</sup> En avril 1952 et de nouveau deux ans plus tard, cette unité de reconnaissance photographiait au radar la zone soviétique allemande et plus tard la région de Kiev, en URSS même, récoltant des informations qui auraient aidé les bombardiers à trouver des cibles en cas de guerre. Juin 1953 vit le premier déploiement d'une escadre de B-47 du SAC (306<sup>e</sup> *Bomb Wing*) à la base RAF de Fairford, marquant la fin des rotations de B-29. Trois mois plus tard, un accord Grande Bretagne-Etats-Unis fut signé par le secrétaire d'Etat à l'air du Royaume Uni et l'ambassadeur des Etats-Unis, qui confirmait les précédents accords de construction et, peut-être encore plus important, établissait les bases de répartition des coûts.<sup>30</sup> La fin de la guerre de Corée en 1953 eut peu d'effet notable sur l'installation de l'*U.S. Air Force* en Europe. Les craintes américaines que les suites de la guerre de Corée puissent dégénérer en conflit nucléaire avec la Chine et l'URSS, augmentées avec la destruction de deux avions de reconnaissance américains par des chasseurs chinois pendant l'été 1954, firent placer l'*U.S. Air Force* en état de haute alerte. Cette attitude d'alerte généra des tensions entre l'USAF et ses hôtes britanniques. L'intensité des vols et les suites potentielles désastreuses furent exemplifiées par le crash d'un B-47 à seulement deux kilomètres et demi de la base RAF de Upper Heyford, entraînant d'énormes protestations de la part des communautés locales.<sup>31</sup> Au même moment, des armes nucléaires de l'USAF étaient transférées au Royaume Uni pour la première fois et stockées sur les bases USAFE et SAC.

Lorsque la dissuasion nucléaire américaine fut établie, les tensions de la guerre froide se

déplacèrent et il y eut des changements significatifs dans l'attitude de l'USAF entre 1955 et 1958. En Angleterre, on accordait plus d'importance aux forces tactiques de l'USAFE, et à cause de craintes dues à la vulnérabilité du Royaume Uni aux attaques soviétiques,<sup>32</sup> la puissance de la 7<sup>e</sup> division aérienne fut réduite presque de moitié. En 1955, les opérations rotatoires de 90 jours des bombardiers du SAC furent remplacées par des rotations beaucoup plus courtes, simulant des récupérations post combat sur des bases britanniques.<sup>33</sup> Le Plan 57-3II en fut entre autres le résultat : le "*Big Shuffle*" (grand remaniement) impliquait la fermeture de dix bases en consolidant les opérations de l'USAFE et du SAC sur les bases opérationnelles principales et renvoyant une myriade d'autres unités sous le contrôle du Ministère de l'Air.<sup>34</sup> Le point final de ce processus fut le commencement des opérations du SAC Reflex, le 8 janvier 1958 aux bases RAF de Greenham Common et Fairford, qui impliquaient des déploiements de petits nombres d'avions de plusieurs escadres, plutôt que celui d'une escadre complète.<sup>35</sup> Les B-47 qui faisaient partie de ces déploiements ont pris part à deux exercices majeurs de défense aérienne – *Buck Board* et *Grab Hook* – dans lesquels des B-47 volants à 35.000-40.000 pieds approchaient du Royaume Uni dans des axes de menace réalistes pour être interceptés par les F6 Hawker Hunter de l'aviation de chasse.<sup>36</sup> Alors que les armes nucléaires américaines étaient déployées dans le Royaume Uni et que l'attitude du SAC se modifiait, les choses changèrent finalement pour l'aviation de bombardement de la RAF avec l'entrée en service en 1955 du premier des bombardiers à réaction stratégiques ou V-Bombardiers, le *Valiant* et la décision qui datait de juillet de l'année précédente de produire une bombe britannique thermo-nucléaire.<sup>37</sup> Si les deux forces voulaient tirer un maximum de profit de l'augmentation des capacités de bombardement de la RAF, elles devaient arriver à une coordination rapprochée de leur planification nucléaire. En septembre 1955, une réunion entre le CAS, MRAF Sir William Dixon et son homologue, le général Nathan F. Twining, chef d'état major, USAF (CSAF), jeta les bases

pour la désignation d'objectifs nucléaires, au moins pour éviter le gaspillage d'un doublage. A la suite de quoi, une équipe d'officiers supérieurs de l'USAF se rendit au Ministère de l'Air à Londres pour discuter de la provision d'armes nucléaires américaines pour la V-Force en cas de guerre, et de la coordination de plans d'attaque nucléaire.<sup>38</sup> Ces offres furent finalisées par un écrit de Charles Wilson, le secrétaire américain à la Défense à son homologue Duncan Sandys :

Je conviens qu'il est de circonstance que vous autorisiez le chef de l'état-major de l'air britannique à discuter avec le chef de l'état-major de l'U.S. Air Force et avec le général Lauris Norstad, commandement suprême allié, Europe (*Supreme Allied Command, Europe* – SACEUR) d'un arrangement pour la mise en œuvre des mesures :

1. Pour fournir la *Royal Air Force* avec les bombes atomiques des Etats-Unis dans le cas de guerre générale ; et

2. De coordonner les planifications d'attaque atomique de l'U.S. Air Force avec la *Royal Air Force*.<sup>39</sup>

Cette offre fut alors suivie par un échange de memoranda entre la CSAF et le RAF CAS et de discussions plus détaillées comprenant des plans de fourniture d'armes nucléaires américaines à l'OTAN<sup>40</sup>. Il résulta de ces rencontres une planification de guerre nucléaire complètement intégrée produite par l'aviation de bombardement et les états major SAC « prenant en compte la capacité de l'aviation de bombardement d'arriver sur la cible avec la première vague et avec plusieurs heures d'avance sur la force principale SAC opérant à partir des bases aux Etats-Unis ».<sup>41</sup> Dans ce plan initial, qui devait être révisé annuellement, on attribuait 106 cibles à l'aviation de bombardement. Cependant, les planificateurs anglo-américains se retrouvèrent face au problème que ni le SAC ni l'aviation de bombardement ne voulaient, ou en fait ne pouvaient, révéler à leurs partenaires les puissances des armes affectées à des cibles spécifiques, ce qui amena un commentaire du général Sir Kenneth Cross en 1960, officier de l'air, commandant en chef de l'aviation de bombardement,

que « en ce seul domaine déjà, il y a une barrière à la coordination et, sauf modification de la législation américaine, doublage et gaspillage sont inévitables ».<sup>42</sup> Ce qui rendit cette coopération risquée encore plus remarquable fut qu'elle se poursuivit malgré la crise de Suez en 1956 quand l'Angleterre, la France et Israël intervinrent en Egypte pour empêcher le président Gamal Abdel-Nasser de nationaliser le canal de Suez. Le président américain Dwight D. Eisenhower condamna fermement l'intervention, et cédant à la pression diplomatique et financière américaine, les Britanniques, les Français et les Israéliens arrêtaient l'opération. La crise de Suez a clairement été un moment difficile dans les relations Etats-Unis-Grande Bretagne mais se révéla, heureusement, n'être qu'un problème temporaire.

Un aspect très clair de la coopération en armement était le « *Projet E* » ; des armes nucléaires des Etats-Unis seraient fournies pour transport sur le *Valiant* et le *Canberra*. La *Valiant Force* de 72 avions aux bases de Marham, Waddington, et Honington de la RAF était équipé de *Mk 5* américains.<sup>43</sup> Le *Mk 7* a été également fourni pour le *Canberras* opérant sous les commandements *Bomber Command* ainsi que celui de la RAF en Allemagne.<sup>44</sup> Cet arrangement continua jusqu'en 1963 pour l'armement dans le *Bomber Command* et jusqu'en 1969 pour ceux de la RAF en Allemagne. Cependant, les armes devaient être sous la garde des Etats-Unis, ce qui a limité la capacité du *Command Bomber* de disperser ses actifs.<sup>45</sup> Ce problème est devenu manifeste quand, en réponse à la crise cubaine de missile d'octobre 1962, la force tactique de bombardiers de la RAF, qui comprenait alors les trois *SACEUR*, assignés aux escadrons *Valiant* à la base Marham de la RAF, devait être chargés avec les armes nucléaires. Il est rapidement devenu évident qu'il y avait peu d'officiers de surveillance américains pour maintenir le contrôle de ces armes. Le général, commandant de l'USAFE, a tout simplement remis ces armes au commandant de la base de Marham, un acte qui exemplifie la confiance remarquable qui s'était développée entre les deux armées de l'air à ce moment-là.<sup>46</sup>

La coopération dans le domaine des armes nucléaires s'est étendue au delà des systèmes

aéronautiques. Par ce qui fut peut-être un accord unique, les Etats-Unis prêtèrent à l'Angleterre 60 missiles balistiques Thor (Thor Intermediate Range Ballistic Missiles – IRBM) de moyenne portée de 1959 à 1963, suite à un accord intergouvernemental du 22 février 1958.<sup>47</sup> Vingt-quatre sites IRBM, tous ex-terrains d'aviation de la seconde guerre mondiale, qui pour certains étaient réquisitionnés pour la seconde fois auprès de leurs propriétaires, furent établis en Grande Bretagne. L'accord prévoyait que les missiles seraient manipulés et opérés par les unités de la RAF, qu'encore une fois les têtes nucléaires demeureraient sous garde américaine, et qu'une décision commune des deux gouvernements serait nécessaire pour lancer les missiles. Alors que les Etats-Unis devaient fournir les missiles, l'équipement spécialisé et la formation du personnel de la RAF, les Britanniques fourniraient l'infrastructure et règleraient des coûts estimés à £10 millions.<sup>48</sup> Cet accord ne devait durer que cinq ans et, couvrit en réalité le temps qu'il fallut à l'Angleterre pour avoir sa propre arme thermo nucléaire. L'IRBM Thor avait une portée de 2.400 kilomètres avec une ogive nominale d'une mégatonne. Pour montrer l'efficacité des missiles, des essais de tirs de missiles étaient effectués par les fabricants et, plus tard, des mises à l'épreuve par tirs de missiles provenant de sites opérationnels de la RAF furent exécutées aux Etats-Unis. Un accord parallèle et non-nucléaire à l'accord Thor fut le financement par les Etats-Unis du régiment Rapiere d'escadrons de défense aérienne de courte portée de la RAF, à partir du milieu des années 70 jusqu'au milieu des années 90, créé pour défendre les principales bases opérationnelles de la RAF dans le Royaume Uni. Un an après la signature de l'accord Thor, un accord supplémentaire intergouvernemental permit de construire une des trois stations de réseau de détection lointaine de missiles balistiques (Ballistic Missile Early Warning System – BMEWS) à Fylingdales, North Yorkshire.<sup>49</sup> Paradoxalement, Fylingdales devint opérationnelle le 1<sup>er</sup> septembre 1963 juste au moment où les sites Thor allaient être désactivés.<sup>50</sup>

D'autres changements eurent lieu dans le domaine de la force aérienne à la fin des années 1950. Le bombardier B-52 avait pris le dessus comme principal avion d'alerte nucléaire du SAC et le B-47 était plutôt considéré alors, comme le *Valiant*, comme un bombardier moyen pour alerte-sol de 15 minutes.<sup>51</sup> Les nouveaux avions ravitailleurs à réaction KC-135 remplacèrent les ravitailleurs à hélices KC-97, allongeant de beaucoup la portée des bombardiers. Le B-52 prit part pour la première fois à la compétition de bombardement du SAC en 1956 et après une interruption de quatre ans, la RAF revint en 1957 pour prendre part à la compétition avec des *Valiant* et des *Vulcan*.<sup>52</sup> L'année suivante, deux équipes de *Valiant* comprenant chacune deux avions et deux équipages, entrèrent en compétition avec les B-52 et réussirent particulièrement bien, l'un se plaçant 7<sup>e</sup> du classement général, et l'autre 20<sup>e</sup> sur 41 équipes.<sup>53</sup> En tous cas, en 1959 et 1961, les *Valiant* et *Vulcan* de la RAF et ensuite les *Vulcan* seuls, participèrent respectivement aux exercices *EyeWasher* et *Sky Shield*, qui étaient des exercices de défense des Etats-Unis et du Canada. Pendant *EyeWasher*, seulement un des six avions de la RAF volant à 42.000 et 48.000 pieds au dessus du Canada fut intercepté.<sup>54</sup> Les aviateurs américains et canadiens avaient clairement plus de pain sur la planche dans le domaine de la défense aérienne.

Si les Projets E et *Thor* marquèrent le zénith de la coopération anglo-américaine sur les armes nucléaires, on toucha le fond avec *Skybolt*. En 1960, les programmes nucléaires britanniques et américains furent soumis aux mêmes contraintes de dépenses à cause de la survivance des sites statiques de missiles (en particulier au Royaume Uni et en Europe) et de la survivance de l'aviation de haut niveau due aux progrès réguliers des missiles soviétiques sol-air (*Surface-to-Air Missiles* – SAM) et à leurs chasseurs de défense. Un souci supplémentaire pour les Britanniques était le maintien d'une capacité nucléaire indépendante. Si l'on veut comprendre la signification de *Skybolt*, il est nécessaire d'expliquer brièvement le statut britannique des armes nucléaires aéroportées. Comme expliqué précédemment, les *Valiant* du SACEUR – force de



bombardiers tactiques, étaient équipés avec des armes nucléaires américaines. Ces avions durent rapidement être mis à la retraite à cause de la fatigue de leur structure. Les autres V-Bombardiers, les *Vulcain* et les *Victor*, étaient armés de bombes construites par les Britanniques, comme les *Blue Danube* et la *Yellow sun MK2* d'une mégatonne.<sup>55</sup> D'autres escadrons de *Vulcain* et de *Victor* étaient équipés de missiles *MK1 Blue Steel* à tête nucléaire de lancement-air à distance de sécurité. Un *Blue Steel* à portée accrue fut annulé en janvier 1960 parce que le Royaume Uni n'avait pas suffisamment de moyens pour la recherche et le développement, pour pouvoir développer cette arme et mettre le *MK1 Blue Steel* en service simultanément.<sup>56</sup> Quatre jours après l'annulation du *Blue Steel* à portée accrue, le missile balistique britannique, *Blue Streak*, fut aussi annulé pour cause de coût et d'obsolescence.<sup>57</sup> L'annulation de *Blue Streak* était aussi due au potentiel du dessin américain de *Skybolt*, un missile balistique à lancement-air, capable de fournir une arme nucléaire de dissuasion, lancée en dehors de la couverture des chasseurs soviétiques et des SAM, par des avions à alerte aéroportée. Après discussions entre le premier ministre Harold Macmillan et le président Eisenhower les 28-29 mars 1960 à Camp David, au cours desquelles les Américains signifièrent leur volonté de fournir le *Skybolt* aux Britanniques ainsi qu'éventuellement le missile *Polaris* lancé par sous-marin, le gouvernement britannique confirma l'annulation de *Blue Streak*.<sup>58</sup> Cependant, un peu plus de deux ans après, lors de la conférence de Nassau en décembre 1962, le président John F. Kennedy informait officiellement le premier ministre Macmillan de l'annulation du *Skybolt*.<sup>59</sup> L'accord technique et financier du 27 septembre 1960 entre le Ministère de l'Air du Royaume Uni et le Département américain de la force aérienne engageait les deux parties dans le développement coopératif du missile *Skybolt* mais spécifiait de façon intéressante qu'« il est bien entendu qu'à ce stade, il s'agit purement d'un programme de recherche et développement, et qu'aucune production n'est autorisée par notre administration ».<sup>60</sup> Ayant coupé les ponts avec toute alternative

nationale, l'enthousiasme britannique pour le projet *Skybolt* était compréhensible, mais le programme comportait de gros risques technologiques et de coûts. Dans un *aide mémoire* au ministre britannique de la Défense Peter Thornycroft, le secrétaire à la Défense américain Robert McNamara expliqua donc la raison pour laquelle le gouvernement américain en était arrivé à la « conclusion provisoire » que le programme *Skybolt* devait être abandonné. Alors que l'on envisageait d'autres options, tels un programme *Skybolt* uniquement britannique ou un programme commun anglo-français, le projet fut effectivement enterré puisque les Américains avaient décidé de ne plus le financer ; *Polaris* restait donc la seule alternative. Le résultat en fut pour la RAF la perte de son rôle de dissuasion stratégique quand le missile *Polaris* lancé par sous-marin devint opérationnel. En outre, à cause de la très courte portée de *Mk1 Blue Steel* – seulement 100 miles nautiques (160kms) de haute altitude – il était évident que l'on avait besoin d'une bombe de fabrication britannique utilisable pour lancement à basse altitude par les *Vulcan* et les *Victor*.<sup>61</sup>

Finalement, en juin 1965, on plaçait chez *General Dynamics* une commande pour 158 radars légers de suivi de terrain pour ces avions, confirmant le passage d'opérations de haute altitude à celles de basse altitude qui allaient devenir la marque distinctive des forces de la RAF pour les attaques nucléaires et conventionnelles au cours des 25 années suivantes.

Le début des années 60 vit aussi des changements dans la planification et l'organisation des opérations nucléaires, le premier d'entre eux étant la formation, en août 1960 de l'état-major de planification d'objectif stratégique inter-armées (*Joint Strategic Target Planning Staff – JSTPS*) au quartier général SAC, à la base aérienne de Offutt, au Nebraska. Le rôle du JSTPS était de produire et de maintenir à jour une liste nationale de cibles stratégiques et le plan unique opérationnel intégré (*Single Integrated Operational Plan – SIOP*). Les systèmes britanniques étaient compris dans ce plan.<sup>62</sup> En plus, le 23 mai 1963, la *V-Force* de la RAF était affectée officiellement au SACEUR pour la mise en œuvre de la désignation de cible, la planifica-

tion et la coordination des missions nucléaires, ce qui était l'équivalent du SIOF de l'OTAN.<sup>63</sup> Le 1<sup>er</sup> avril 1965, les détachements pour opérations SAC *Reflex* au Royaume Uni étaient terminés.<sup>64</sup> Il en résulta que RAF Brize Norton retournait sous contrôle de la RAF alors que RAF Upper Heyford était réservée pour des opérations de la 3<sup>e</sup> force aérienne. La fin des opérations du SAC à grande échelle au Royaume Uni fut marquée par le démantèlement de la 7<sup>e</sup> division aérienne le 30 juin 1965.<sup>65</sup> Juste avant cela, le 18 avril 1965, pour la seconde année consécutive, la marche de protestation du dimanche de campagne pour le désarmement nucléaire (*Campaign for Nuclear Disarmement Sunday*) passa sur les bases USAF de South et West Ruislip. Ces protestations anti-nucléaires étaient un avant-goût de ce qui allait venir.

La fin des années 60 fut le témoin de changements et de turbulences continues. Les installations américaines au Royaume Uni redevinrent des solutions-clés le 13 mars 1966 quand la France annonça sa décision de se retirer de la structure militaire intégrée de l'OTAN. Tous les quartiers généraux et forces de l'OTAN devaient avoir quitté la France le 1<sup>er</sup> avril 1967. Beaucoup des unités américaines furent déplacées de France vers les bases britanniques. Par ailleurs, le 30 avril 1968, le Commandement de l'aviation de bombardement (*Bomber Command*) de la RAF fusionna avec le Commandement de l'aviation de chasse (*Fighter Command*) pour former un nouveau Commandement d'attaque (*Strike Command*). Cette réorganisation de la RAF n'affecta pas réellement la coopération de la force anglo-américaine aérienne ou spatiale, mais annonça une réorganisation similaire de l'USAF qui se produirait 24 ans plus tard. L'engagement américain au Viêt Nam était impopulaire en Grande Bretagne et pourtant, les relations de la force aérienne anglo-américaine restèrent cordiales. Des petits aménagements faits à la fin des années 60, établirent la structure du stationnement de l'USAFE qui demeura pratiquement la même pendant les 25 dernières années de la guerre froide. Un changement notable fut le transfert de la 3<sup>e</sup> force aérienne à RAF Mildenhall en juin 1972, où elle est toujours aujourd'hui. De toute

manière, le dernier mouvement de nouvelles forces américaines au Royaume Uni était de nature complètement stratégique.

Les tensions entre l'Est et l'Ouest diminuèrent un peu au début des années 70 lorsque le président Richard Nixon s'engagea dans une politique de détente et dans des négociations de contrôle des armes avec l'URSS, mais le dégel se révéla temporaire. La fin de la guerre du Viêt Nam en 1973 effaça un point de tension entre les Etats-Unis et la Grande Bretagne. Puis l'USAF débuta ses exercices du *Red Flag* ; la RAF fut invitée à participer pour la première fois en août 1977 et a toujours continué depuis. Cette même année, le déploiement soviétique de missiles mobiles SS-20 menaça tout l'équilibre nucléaire en Europe, conduisant à une décision de l'OTAN en 1979 de remplacer les missiles nucléaires *Pershing IA*, basés pour la plupart en Allemagne de l'Ouest, par le *Pershing II* beaucoup plus précis. 464 missiles de croisière à lancement-sol (*Ground Launched Cruise Missiles – GLCM*) devaient être déployés dans quelques pays faisant partie de l'OTAN dont le Royaume Uni.<sup>66</sup> L'invasion de l'Afghanistan par les Soviétiques en 1979 poussa le président Carter à se retirer des négociations SALT II. Un embargo sur le blé et les exportations de technologies fut déclaré et finalement, 1980 marquant le début de la formation d'une force importante, signifia la fin de la détente.<sup>67</sup> Les déploiements de *Pershing II* et des GLCM étaient tout à fait en accord avec les politiques des présidents Carter et Ronald Reagan, qui prit son poste de président en janvier 1981. Faisant partie de la politique du président Reagan de pousser les Soviétiques dans une course aux armes qu'ils ne pouvaient pas gagner, les déploiements planifiés de GLCM aux bases RAF de Greenham Common et Molesworth donnèrent lieu à des protestations importantes, en particulier de la part des dénommés camps de la paix, qui ne se limitaient pas à ces deux sites. Le régiment de la RAF, la police de la RAF, la police du Ministère de la Défense et les forces de police civiles participèrent tous à d'importantes opérations sécuritaires autour de la RAF Greenham Common en particulier, qui réceptionna ses premiers GLCM en mai 1983. La stratégie de Reagan porta finalement

ses fruits. A la suite de la signature de différents accords de réduction d'armement, on retira les GLCM en 1987, ce qui laissa présager la fin de la guerre froide.

La coopération de la force aérienne anglo-américaine se poursuit pendant les dernières années de la guerre froide. La guerre des Malouines en 1982 entre l'Argentine et la Grande Bretagne fut un moment délicat pour les Américains parce qu'elle opposait deux nations amies des Etats-Unis. Quoiqu'il en soit, les Etats-Unis fournirent au Royaume Uni des armes telles le missile air-air *Aim-9L Sidewinder* et le missile antiradiation *Shrike*. Ils élargirent également l'infrastructure du terrain d'aviation de Wideawake sur l'île de l'Ascension et fournirent 57 millions de litres de carburant pour les chasseurs. Les Etats-Unis fournirent également discrètement des données de renseignement.<sup>68</sup> Ils déployèrent finalement des avions ravitailleurs KC-135 aux bases de Fairford et Mildenhall pour combler le vide laissé dans les forces de l'OTAN par le déploiement britannique de ravitailleurs *Victor* sur l'île de l'Ascension.<sup>69</sup> La réciprocité eut lieu juste quatre ans plus tard lorsque le 14 avril 1986 les Britanniques soutinrent l'opération américaine *El Dorado Canyon* de raid de bombardement sur la Lybie. En réponse à une série d'attaques terroristes sponsorisées par la Lybie, l'opération, déguisée en exercice de l'OTAN, faisait intervenir la force aérienne des Etats-Unis et la marine et comportait le déploiement de 38 KC-10 et KC-135 ravitailleurs. En plus des ravitailleurs, la force d'attaque basée dans le Royaume Uni comprenait quinze F-111 et trois EF-111.<sup>70</sup> La mission parfaitement réussite, qui avait duré plus de 12 heures, n'avait été montée qu'après consultation interarmées et avec l'autorisation expresse du premier ministre Margaret Thatcher.<sup>71</sup>

La fin de la guerre froide n'entama pas la coopération de la force aérienne anglo-américaine stratégique mais changea sa nature. La coopération nucléaire eut moins d'intérêt car l'attention se tournait vers la résolution de contingences régionales. Les aviateurs américains et britanniques avaient rarement effectué des missions aériennes ensemble pendant la guerre froide mais ils le firent pendant la

guerre du Golfe de 1991 pour chasser les Irakiens du Koweït. Ici, les années d'entraînement commun, comme les exercices de *Red Flag* en particulier, se révélèrent payantes avec des formations composites RAF/USAF en général et des équipages de la RAF s'intégrant facilement au quartier général de la composante aérienne de l'USAF à Riyad. Le Royaume Uni autorisa aussi les bombardiers américains et les autres avions à utiliser les installations britanniques dans le Royaume Uni et sur l'île de Diego Garcia, possession britannique dans l'Océan Indien. Puis, le 1<sup>e</sup> juin 1992, dans un mouvement rappelant la fusion en 1968 de l'aviation de bombardement et de l'aviation de chasse de la RAF (*Bomber and Fighter Command*), le Commandement aérien stratégique de l'USAF (*USAF Strategic Air Command*) fusionna avec le Commandement aérien tactique (*Tactical Air Command*) pour former un nouveau Commandement aérien de combat (*Air Combat Command*). Comme la réorganisation de la RAF en 1968, ce changement eut peu d'effets visibles sur les relations Etats-Unis-Grande Bretagne. Bien que l'USAF et la RAF aient subi des coupes importantes dans leur force et des fermetures de bases pendant les années 90, une proche coopération s'est poursuivie en réponse aux crises en Bosnie et au Kosovo.

La décade entre la dissolution de l'URSS en 1991 et les événements dramatiques de 2001 tourna en période d'entre-guerres qui se termina une fois de plus pour les aviateurs américains et britanniques par l'affrontement d'un ennemi commun – cette fois, la guerre contre la terreur. La RAF a continué à voler avec les aviateurs des Etats-Unis et a procuré aux Américains un accès aux bases situées dans le Royaume Uni, à Chypre, et Diego Garcia pendant les opérations *Enduring Freedom* en Afghanistan et *Iraqi Freedom* en Irak.

Certaines tendances émergent du record d'accomplissements de la coopération de la force aérienne anglo-américaine depuis la seconde guerre mondiale. D'abord, les deux pays ont joui depuis longtemps d'une incomparable et proche relation. Des intérêts stratégiques communs les opposant à des adversaires comme l'URSS et les terroristes internationaux sont pour beaucoup

dans l'explication de cette association. La planification combinée, les échanges de personnel et les manifestations d'entraînements comme les compétitions de bombardement et les jeux de guerre de *Red Flag* ont porté la coordination Etats-Unis-Grande Bretagne à un très haut niveau. La volonté britannique d'accueillir les forces américaines sur leur territoire, décade après décade, et leur volonté commune de partager l'équipement ont reflété la profondeur de la coopération entre les deux nations. Seuls des amis véritablement proches partagent leurs missiles balistiques, leurs bombardiers et leurs ogives nucléaires. Les armes étaient souvent de création américaine, mais le bombardier britannique *Canberra* qui a servi dans l'USAF en tant que B-57, a été une exception.<sup>72</sup>

Les relations de la force aérienne anglo-américaine ont temporisé avec succès de sérieuses tensions politiques parce que les dirigeants se sont concentrés sur les buts stratégiques. Le fait de baser des bombardiers et des missiles américains sur le sol britannique a certainement désigné l'Angleterre comme cible dans l'éventualité d'une guerre nucléaire. Les électeurs britanniques votent selon leurs préoccupations, les politiciens britanniques ont donc dû montrer une forte détermination pour poursuivre les accords d'accueil de l'aviation américaine et particulièrement les GLCM. Les bombardiers et les ravitailleurs ont souvent volé, entraînant bruit et congestion du trafic aérien. Les vols de reconnaissance américains à risque décollaient du sol britannique et ont mis à l'épreuve le courage des dirigeants politiques britanniques. Les GLCM ont été un signal rouge pour les protestataires anti-nucléaire. Des incidents politiques malheureux comme la crise de Suez et l'annulation du missile *Skybolt* dans les années 60 ont mis ces relations à l'épreuve, mais ont cependant prouvé la solidité de la relation. D'autres événements potentiellement perturbateurs comme la création de l'USAF en 1947, la guerre du Viêt Nam, la formation de l'aviation d'attaque et celle du Commandement de combat aérien ont eu un effet minimal sur les relations de la force aérienne Etats-Unis-Grande Bretagne. Ces faits signifient

que les chefs militaires et politiques supérieurs américains et britanniques se sont concentrés sur l'effet stratégique à long terme qu'ils voulaient obtenir et ont été capables de surmonter les problèmes à court terme.

L'association a également reflété des changements dans la vision de l'USAF de la puissance expéditionnaire. Le pont aérien de Berlin avait impliqué des unités de combat se déployant dans des zones d'opération avancées pour de courtes périodes. Cependant, quand la guerre froide fut bien assise, des unités de bombardiers de déploiements avancés passèrent en garnisons avancées permanentes. Les missiles balistiques et les bombardiers à plus longue portée ravitaillés en vol annoncèrent un autre changement dans les années 60 quand les unités de bombardiers américains se redéploièrent de bases permanentes en Angleterre dans des bases permanentes aux Etats-Unis.

La géographie a voulu que la plupart des orientations expéditionnaires de la force aérienne Etats-Unis-Grande Bretagne aient impliqué des unités de l'USAF opérant à partir du territoire britannique, mais la RAF a régulièrement exécuté des exercices en vol comme *Red Flag* à partir du territoire des Etats-Unis. La guerre contre le terrorisme a mis en scène des unités aériennes américaines agissant à partir de bases avancées, quelquefois sur le territoire britannique, pour de courtes périodes dans le style du pont aérien de Berlin. Reste à savoir si la guerre contre la terreur débouchera dans une affaire prolongée de style guerre froide impliquant de nouveau une installation de l'USAF dans des bases avancées fixes.

Les Etats-Unis et la Grande Bretagne sont de véritables amis ayant continuellement des intérêts mutuels, le futur de la relation de leur force aérienne est donc admirable. L'exemple des Etats-Unis et de la Grande Bretagne est un modèle utile de coopération internationale qui illustre ce qu'il peut se passer lorsque deux nations et leurs forces aériennes décident de travailler ensemble et peut se révéler instructif pour ceux qui cherchent à construire une « coalition du vouloir » composée d'aviateurs d'autres nations. □

## Notes

1. Document de Doctrine de la force aérienne (AFDD) 2-1.2, *Strategic Attack* (Attaque stratégique), 30 septembre 2003, 29.

2. Commandement des forces interarmées *US Joint Forces Command Glossary* (Glossaire du commandement des forces interarmées) [HTTP://www.jfcom.mil/about/glossary.htm#S](http://www.jfcom.mil/about/glossary.htm#S).

3. AFDD 2-1.2, *Strategic Attack*, vii et 6.

4. Sebastian Cox, "Aspects of Anglo-US Co-opération in the Air in the First World War" (Aspects de la coopération anglo-américaine dans les airs pendant la première guerre mondiale), *Air & Space Power Journal* 18, n° 4 (hiver 2004): 29.

5. Docteur Charles H. Hildreth, "A Short History and Trilogy of the USAF in the United Kingdom" (Une courte histoire et trilogie de l'USAF au Royaume Uni), *Third Airforce Historical Brief* (Résumé historique de la troisième air force), (RAF Mildenhall, England: *Historical Division, Third Air Force [Office of Information]*) (Division de l'histoire, Troisième air force [Bureau de l'information]), mai 1967), 2. Ci-après référencé comme *Third Air Force Historical Brief* (Résumé historique de la troisième air force).

6. Duncan Campbell, *The Unsinkable Aircraft Carrier: The Implications of American Military Power in Britain* (Le Porte-avions insubmersible : Les implications de la puissance militaire américaine en Grande Bretagne), (Londres: Michael Joseph, 1985), 28.

7. Avec le *Grand Slam*, plus grand de 10 tonnes, le *Tallboy* était une arme de pénétration de la seconde guerre mondiale pour des attaques sur des cibles comme les bassins de sous-marins allemands et les bunker de préparation de missiles.

8. Robert Jackson, *United Air Forces in Britain: Its Aircraft, Bases and Strategy since 1948* (Les forces aériennes des Etats-Unis en Angleterre : Leur aviation, les bases et la stratégie depuis 1948), (Schrewsbury, GB: Airlife Publishing, 2000), 9.

9. Sebastian Cox, "Britain and the Berlin Airlift" (La Grande Bretagne et le pont aérien de Berlin), *Royal Air Force Air Power Review*, printemps 2004, 25-44.

10. *Third Air Force Historical Brief*, 2.

11. *Ibid.*, 10.

12. Jackson, *US Air Force in Britain*, 13.

13. *Third Air Force Historical Brief*, 10.

14. *Ibid.*, 11.

15. Humphrey Wynne, *Nuclear deterrent Force, RAF Nuclear Deterrent Force* (Les forces de dissuasion nucléaire, forces de dissuasion nucléaires de la RAF), (Londres: HMSO, 1994), 586.

16. Andrew J. Birtle et Robert D. Brunkow, *Proud Shield: SAC Bombing and Navigation Competition, 1948-1986* (*Proud Shield* : Compétition de bombardement et de navigation du SAC, 1948-1986), Etude historique du SAC n° 213 (Offutt AFB, NE: *Office of the Historian, QG SAC*, 1987), 2.

17. Jackson, *US Air Force in Britain*, 70.

18. *Third Air Force Historical Brief*, 10.

19. *Ibid.*, 11.

20. Jackson, *US Air Force in Britain*, 21.

21. *Ibid.*, 26.

22. *Ibid.*, 44.

23. *Ibid.*, 45.

24. *Third Air Force Historical Brief*, 13.

25. *Ibid.*

26. *Ibid.*

27. Jackson, *US Air Force in Britain*, 32.

28. Ministère de la Défense, "Replies to written Questions Following the Oral Evidence Session before House of Commons, Defense Select Committee on 8 December 1999" (Réponse aux questions écrites suivant la session de témoignages oraux devant la Chambre des communes, Commission d'enquête parlementaire de la défense du 8 décembre 1999), 5<sup>ème</sup> Rapport, HC 100, 10 avril 2000, <http://www.parliament.the-stationeryoffice.co.uk/pa/cmselect/cmdfence/100/9120810.htm>.

29. Chef d'escadron John Crampton, "Russian Photo-Shoot" (Séance de photo russes), *Air Pictorial*, août 1997, 431.

30. *Third Air Force Historical Brief*, 14.

31. Jackson, *US Air Forces in Britain*, 51.

32. Wynne, *Nuclear Deterrent Forces*, 298.

33. *Third Air Force Historical Brief*, 5.

34. *Ibid.*, 16-18.

35. *Ibid.*, 17.

36. Jackson, *US Air Forces in Britain*, 58.

37. Wynne, *Nuclear Deterrent Forces*, 598.

38. *Ibid.*, 254-55.

39. *Ibid.*, 257.

40. *Ibid.*, 605-7.

41. *Ibid.*, 275. *CAS Memorandum* (Memorandum du CAS), 5 juin 1958.

42. Wynne, *Nuclear Deterrent Forces*, 279.

43. *Ibid.*, 263.

44. Jackson, *US Air Forces in Britain*, 272.

45. Wynne, *Nuclear Deterrent Forces*, 262. Les Etats-Unis ont testé avec succès une bombe-H en 1952.

46. Jackson, *US Air Forces in Britain*, 87.

47. *Third Air Force Historical Brief*, 17.

48. Wynne, *Nuclear Deterrent Forces*, 291.

49. *Third Air Force Historical Brief*, 19. Les deux autres radars BMEWS ont été construits à Clear, AK et Thule, Grèce

50. *Ibid.*, 20.

51. Jackson, *US Air Forces in Britain*, 68.

52. Birtle et Brunkow, *Proud Shield*, 6.

53. Wynne, *Nuclear Deterrent Forces*, 308.

54. *Ibid.*, 310.

55. *Ibid.*, 571.

56. *Ibid.*, 613.

57. *Ibid.*

58. Ibid., 398.  
 59. Ibid., 403.  
 60. Ibid., 412.  
 61. Ibid., 423.  
 62. Jackson, *US Air Forces in Britain*, 82.  
 63. Wynne, *Nuclear Deterrent Forces*, 622.  
 64. *Third Air Force Historical Brief*, 1.  
 65. Ibid., 22.  
 66. Jackson, *US Air Forces in Britain*, 117.  
 67. Walter LaFeber, *America, Russia and the Cold War* (L'Amérique, la Russie et la guerre froide), 1945-1996, 8<sup>e</sup> édition (Londres: McGraw-Hill, 1997), 298-99.  
 68. Christopher Bluth, "Anglo-American Relations and the Falklands Conflict" (Les relations anglo-américaines et le conflit des Malouines), dans *International Perspectives on*

*the Falklands Conflict: A Matter of Life and Death (Perspectives internationales sur le conflit des Malouines : Une question de vie et de mort)*, ed. ; Alex Danchev (New York: St. Martin's Press, 1992), 217-18.

69. Rodney A. Burden et al., *Falklands, the Air War* (Malouines, la guerre aérienne), (Londres: Arms and Armour Press, 1986).

70. Jackson, *US Air Forces in Britain*, 123.

71. J.A.S.Grenville, *The Collins History of the World in the 20<sup>th</sup> Century* (L'histoire du monde au 20<sup>e</sup> siècle par Collins), (Londres: HarperCollins Publishers, 1998), 866.

72. L'avion Harrier VSTOL (Décollage et atterrissage court ou vertical) en était un autre exemple, mais cet avion n'est pas considéré actif « stratégique » dans le contexte de cet article.

### Abréviations et acronymes

BMEWS	<i>Ballistic Missile Early Warning System</i> – Système de détection lointaine de missiles balistiques
CAS	<i>Chief of the Air Staff</i> – Chef d'état-major de l'air
GLCM	<i>Ground Launched Cruise Missiles</i> – Missiles de croisière à lancement-sol
IRBM	<i>Thor Intermediate Range Ballistic Missiles</i> – Missile balistique de moyenne portée Thor
JSTPS	<i>Joint Strategic Planning Staff</i> – Etat-major de planification d'objectif stratégique interarmées
MRAF	<i>Marshal of the Royal Air Force</i> – Général de l'armée de l'air du Royaume Uni
RAF	<i>Royal Air Force</i> – Armée de l'air du Royaume Uni
SAC	<i>US Strategic Air Command</i> – Commandement aérien stratégique des Etats-Unis
SACEUR	<i>Supreme Allied Command, Europe</i> – Commandement suprême allié en Europe
SAM	<i>Surface-to-Air Missiles</i> – Missiles sol-air
SIOP	<i>Single Integrated Operations Plan</i> – Plan unique opérationnel intégré
USAAF	<i>United States Army Air Force</i> – Force aérienne de l'armée de terre des Etats-Unis (avant la création d'une armée de l'air indépendante)
USAF	<i>United State Air Force</i> – Armée de l'air des Etats-Unis
USAFE	<i>United States Air Force in Europe</i> – Armée de l'air des Etats-Unis en Europe