

Chronique suisse

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **114 (1969)**

Heft 9

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Plaidoyer pour le Mirage

Sous ce titre, M. Eddy Bauer a écrit dans la *Feuille d'Avis de Neuchâtel* du 31 mai un intéressant article relatif au remplacement des chasseurs-bombardiers *Venom* de notre aviation militaire. Il paraît intéressant de verser au dossier de ce problème le point de vue du lieutenant-colonel Bauer que nous résumons ci-dessous. Nous espérons que des aviateurs nous feront part, à leur tour, de leurs remarques et suggestions à ce sujet.

* * *

Si, d'ici à quelques années, nos chasseurs-bombardiers du type *Venom* ne sont pas remplacés, notre aviation de combat sera pratiquement réduite à quelque 200 *Hunter* et *Mirage III S*, ce qui correspondrait à la moitié des effectifs jugés nécessaires. Le problème eût été plus aisé à résoudre si, à un moment donné, les Chambres fédérales n'avaient pas réduit de 43 unités la série de 100 *Mirage III S* dont on envisageait la construction dans nos ateliers. Cette décision a été d'autant plus fâcheuse qu'elle n'a entraîné que 13 % d'économies.

Le Lt-col Bauer rappelle que depuis deux ans l'Institut de recherches opérationnelles de l'Université de Zurich, agissant sur mandat de l'autorité militaire et en collaboration avec l'état-major général, le commandement des troupes d'aviation et de DCA et le groupement de l'armement, étudie le problème à grand renfort d'ordinateurs. Il précise que « neuf types d'avions (trois américains, un français, un franco-britannique, un italien, deux suédois, un suisse) ont été engagés dans de nombreux « combats aériens » simulés à l'aide d'un calculateur électronique de manière à faire apparaître leur rentabilité dans les missions qui leur seront confiées ». Ces études approcheraient de leur conclusion, soit la détermination d'un prototype.

C'est alors que commencera la seconde phase, les essais en vol de l'appareil désigné par les méthodes de la recherche opérationnelle ; suivrait, selon les résultats obtenus, le déroulement de la procédure parlementaire conduisant à la décision d'achat en série. C'est au début de 1976, déclare l'auteur, que l'avion choisi pourrait être livré en série si l'on observe toutes les phases de la procédure rappelée ci-dessus — alors que le remplacement des *Venom* est envisagé entre 1973 et 1975. Mais, paraît-il, on pourrait gagner dix-huit mois en renonçant à l'appréciation du prototype par les utilisateurs ; on passerait ainsi directement du verdict des ordinateurs à la commande en série. Cela ne serait pas sans gros dangers, si l'on songe aussi que les ordinateurs peuvent se tromper.

Certains milieux, dans ces conditions, envisagent d'acheter des appareils déjà connus, du « tout fait » en quelque sorte. Le Lt-col Bauer s'oppose à cette solution qu'il estime trop onéreuse pour nos finances et qui fait bon marché de la construction sous licence dans notre pays. Cette formule a fait ses preuves et permet l'emploi, en Suisse, d'ingénieurs, de techniciens et d'armuriers spécialisés.

Pour le Lt-col Bauer, le moyen de sortir de l'impasse est de mettre en fabrication une nouvelle série d'avions polyvalents *Mirage III S*. Il relève la nécessité de la construction sous licence de cet appareil par notre industrie, l'outillage coûteux investi pour 57 avions seulement, les qualités de ceux-ci, l'existence d'un important personnel apte à les entretenir et à les conduire. Un nouvel avion exigerait en effet un long temps d'adaptation. Il y a certes là un problème d'économie et d'efficacité nullement négligeable. Evoquant les qualités du *Mirage*, sa polyvalence notamment, les expériences positives faites lors de la guerre des Six Jours en 1967, le Lt-col Bauer est d'avis que « équipé comme il l'est du système électronique de tir et de navigation *Taran* », l'on peut attendre du *Mirage* suisse, dans ces deux activités d'interception et d'intervention au sol, des performances supérieures à celles que les pilotes israéliens ont obtenues de leur propre *Mirage*, lequel ne comprend pas ce perfectionnement apporté au modèle français.

L'auteur révèle que parmi les appareils testés à Zurich il y a le *Mirage 5*, version simplifiée et spécialisée dans l'appui au sol. Si la solution *Mirage III* + *Taran* ne pouvait être retenue, l'auteur considère qu'il conviendrait de donner la préférence à cet appareil. Pour quelles raisons ?

- parce que sa voilure, son train d'atterrissage et ses turboréacteurs sont identique à ceux du *Mirage III S* ;
- parce que l'entretien et l'instruction n'entraîneront aucun problème compliqué ;
- parce que, chargé de 14 bombes (3,5 to), le *Mirage 5* vole à 1350 km/h au ras du sol et qu'une fois délesté de ses bombes, il atteint la même vitesse supersonique que le *Mirage III S* ;
- parce que, après Israël, la Belgique s'est décidée pour cet avion, après avoir éliminé les appareils suédois et américains ;
- parce qu'il serait possible de le fabriquer sous licence, ce qui présente de sérieux avantages économiques et financiers, indépendamment d'autres avantages non négligeables : celui notamment d'une mise en construction dans des délais supportables.

Tels sont les principaux arguments évoqués par le lieutenant-colonel Bauer en faveur d'une « solution *Mirage* ». Il serait intéressant de connaître à ce propos l'avis de nos lecteurs aviateurs¹.

J. C.

Note de la rédaction. Cet article était déjà sous presse quand le Conseil fédéral a décidé, le 27.8.69, de proposer aux Chambres le « A-7 Corsair » (américain) ou le « Fiat G91Y » (italien). Toutefois le « Mirage 5 » (français) et le « Jaguar » (franco-anglais) restent encore à l'examen.

¹ Nous espérons vivement que cet appel sera entendu. Car le moins qu'on puisse dire c'est que nos officiers romands ne manifestent pas un zèle exagéré pour collaborer à leur revue militaire !

Mft