Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2012)
Heft: [1]: Aviation

Artikel: EPERVIER 2012 : interview avec le lt-col Laurent Rozevicz
Autor: Grand, Julien / Rozevicz, Laurent
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-514729

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

Mirage 2000-5 équipé d'un missile MICA d'entrainement.

Forces aériennes

EPERVIER 2012 – Interview avec le lt-col Laurent Rozevicz

Propos recueillis par le cap Julien Grand

Rédacteur adjoint, RMS+

Le lt-col Rozevicz est commandant de l'escadron de chasse 1/2 Cigognes et chef du détachement français pour l'exercice EPERVIER 2012. Il a bien voulu répondre à nos questions.

Qu'est-ce que cet exercice vous apporte en tant que membre de l'armée de l'air française ?
Pour nous, cet exercice nous permet, comme à chaque fois que nous nous déplaçons dans un pays étranger, tout d'abord de rencontrer des gens et d'échanger des procédures et des tactiques. Comme l'a déclaré le responsable du détachement suisse, c'est l'occasion aussi de comparer nos tactiques et de les faire évoluer en volant contre des avions différents, ce dont on n'a pas l'occasion tous les jours.

Est-ce que vous tirez des leçons de ces entrainements ou respectivement est-ce que les RETEX que vous tirez de vos engagements servent à préparer cette campagne ?
Les RETEX nous font évoluer tout au long de l'année dans nos tactiques, nos pensées et nos réflexions. Néanmoins elles sont mises à l'épreuve lors de ces échanges pour voir si tout ce que nous avons préparé entre nous est de bonne facture contre des adversaires qui ne connaissent pas nos tactiques. Nous pouvons aussi constater à cette occasion si nous pouvons les faire évoluer.

Qu'est-ce qui vous surprend dans nos Forces aériennes ? Qu'est-ce qui est comparable et différent entre la Suisse et la France ?
Lorsqu'on vole avec les *Hornet*, nous rencontrons une grande similarité dans les tactiques et la façon de penser. Je pense que c'est l'une des raisons pour laquelle l'exercice a aussi bien perduré et est aussi constant. Il n'y a donc pas grand-chose qui me surprend dans vos Forces aériennes. Evidemment la partie organisation, plus généralement, des forces armées en Suisse est totalement différente. Sans que cela me surprenne, cela m'interpelle.

Durant cet exercice, des F/A 18* Hornet *sont opposés à des* Mirage *2000-5. Lors de la conférence de presse nous avons entendu que ces appareils ne sont que sensiblement différents. Où est-ce que ces différences sont le plus marquées et quels sont les avantages et les inconvénients des différents types d'appareil ?
Effectivement ces avions sont similaires. A tel point que l'on ne se borne pas à voler l'un contre l'autre mais nous volons ensemble dans les mêmes patrouilles en appliquant les mêmes procédures et les mêmes tactiques. Cela prouve que les avions sont les mêmes et que les pilotes ont la même façon de penser. Après, sur l'intégration du système, l'ergonomie, peut-être le *Mirage* 2000 est plus facile alors qu'en puissance et en manœuvrabilité le F/A-18 est sensiblement meilleur, ce qui lui confère un avantage en combat à vue.

En matière de combat aérien, les multiplicateurs de forces, que ce soit le système d'armes ou une installation comme la liaison 16 prennent de plus en plus d'importance. L'entier de l'Europe, y compris la Suisse, fait face à des réductions budgétaires. Dans ce contexte, si l'on devait acquérir à tous prix un système en matière de combat aérien, lequel serait-il ?
Indéniablement, et vous l'avez citée, la liaison de données entre avions est désormais devenue essentielle et ce pour plusieurs raisons, notamment au niveau sub-tactique, dans la patrouille pour communiquer, mais également pour recevoir les informations du centre de contrôle et du commandement. Ces informations sont vitales en matière d'identification, d'ordres de mission, des retours du sol, etc... La communication, même en vol, passe par une liaison de données efficace.

L'auteur israélien Martin Van Creveld pose, dans son dernier ouvrage, l'hypothèse de la fin de l'Airpower, pour des raisons d'inefficacités, de sur-technologie et de coûts exorbitants en

relation aux effets engendrés. Il prédit ainsi, dans un avenir de 20 à 30 ans, la fin des Forces aériennes dans le monde. En tant qu'aviateur, que pouvez-vous lui répondre ?

Ma réponse va bien évidemment être partiale. Néanmoins j'estime que la partie aérienne demeure déterminante dans l'issue d'un conflit. Par sa réduction de l'empreinte au sol, sa différence technologique, l'aviation demeure essentielle. Et il est possible de gagner une guerre sans aller au sol.

Le lt-col Rozevicz, commandant de l'esadron de chasse 1/2

La RMS remercie le lt-col Rozevicz pour le temps consacré à cet entretien.

J. G.

La France a engagé un C-160 *Transall* durant l'exercice, notamment pour entrainer le ravitaillement en vol.

News

SAR

Au cours d'une déclaration à la chambre des Communes, le ministre britannique de la Défense, Nick Harvey, a confirmé qu'à partir d'avril 2016,les *Sea King* HAR Mk.3 de la Royal Air Force dévolus aux missions de recherche et de sauvetage (Search & Rescue), opérant à partir de 8 bases différentes, cesseront leur activité. Cette tâche sera reprise désormais par une entreprise civile, sous contrat avec le ministère des Transports.
Le Gouvernement planche sur la privatisation de cette activité depuis 2006, mais le programme a été bloqué le 8 février 2011 lorsqu'il a été révélé que la firme choisie, Soteria SAR, avait eu accès à des informations sensibles relatives à l'appel d'offre. En attendant la renégociation du contrat, deux entreprises privées ont temporairement été mandatées pour couvrir les besoins : Bristow Helicopters, à Stornoway et Sumburgh, exploitant des Sikorsky S-92 ; Portland & Lee, à partir de Solent, exploitera des Agusta Westland AW 139. Il est prévu, dans l'intervalle, que les équipages puissent en partie être composés de personnels militaires.

Le Directorate of Air Sea Rescue a été créé le 6 février 1941 par le maréchal de l'Air « Bomber » Harris afin de récupérer les pilotes abattus. Ses avions, hydravions et navires ont été progressivement remplacés, à partir de 1950, par des hélicoptères.
Aujourd'hui, le quartier général du SAR est basé sur la base de RAF Valley, à Anglesey. La formation d'entraînement (OCU) des pilotes de *Sea King*, le No. 203 (R) Squadron y est également installé. Les unités sont les suivantes :

- Le No. 22 Squadron, opérant depuis Chivenor/Devon (A Flight), Wattisham/Suffolk (B Flight) et RAF Valley/Anglesey (C Flight) ;
- Le No. 202 Squadron, opérant depuis RAF Boulmer/Northumberland (A Flight), RAF Lossiemouth/Moray (D Flight) et Leconfield/Yorkshire (E Flight) ;
- Le No. 84 Squadron basé à RAF Akrotiri, à Chypre, doté du Griffin HAR2 ;
- Le No. 1564 Flight, basé à RAF Mount Pleasant dans les îles Falklands.

La Force SAR britannique est très populaire dans l'opinion, notamment depuis le service qui a accompli le Duc de Cambridge, le Prince William. Il a été qualifié sur le *Sea King* le 17 septembre 2010 et est incorporé au No. 22 Squadron.

Les coupes budgétaires britanniques obligeront également les hélicoptères *Puma* à rester en service jusqu'en 2025. Le *Puma* a été commandé à 48 exemplaires en 1967. Un appareil argentin capturé au Malouines ainsi que 6 SA 330L sud-africains d'occasions, acquis en 2002, sont également en service au sein du No. 33 et 230 Squadron RAF, ainsi que du No. 1563 Flight.

Ouest France, 21.06.2012. http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2012/06/20/search-and-rescue.html

Page officielle du SARF : http://www.raf.mod.uk/rafsearchandrescue/

Wikipedia : http://en.wikipedia.org/wiki/RAF_Search_and_Rescue_Force