

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 149 (2004)
Heft: 1-2

Artikel: Le présent et le futur des Forces aériennes suisses
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346349>

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: 29.03.2025

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

Le présent et le futur des Forces aériennes suisses

Le dernier vol du *Mirage III RS* a été programmé en décembre 2003. Il marque la fin d'une ère, quarante ans après le mémorable scandale politique des *Mirage*. L'âge de la retraite est venu pour les 16 *Mirage III RS* des Forces aériennes. Quatre ans après le retrait des 29 *Mirage III S*, les 16 avions de reconnaissance encore en service, ainsi que les quatre biplaces *III BS* et *III DS* utilisés seulement pour la formation et des vols avec photographie, ont tiré leur révérence.

Le dernier «Mirage» à la retraite¹

Le parcours des *Mirage III RS* (RS pour reconnaissance) a été sans faute. En août dernier, ces avions dont les pilotes jouissent d'une aura particulière, ont même remporté un prestigieux concours aérien organisé par l'OTAN, durant lequel ils étaient confrontés à des appareils de reconnaissance de géné-

rations bien plus récentes. De plus, l'histoire des *Mirage III RS*, longue de trente-huit ans, n'est entachée que d'un accident survenu en 1997, qui a coûté la vie à un pilote de milice.

Ce qui faisait fortement battre le cœur des pilotes de *Mirage* est sa capacité à atteindre des vitesses impressionnantes. L'appareil, qui peut réaliser des vols supersoniques jusqu'à une vitesse de *Mach* 2.2, reste aujour-

d'hui encore l'avion le plus rapide des Forces aériennes helvétiques. Les chasseurs *III S* étaient capables de grimper jusqu'à 23 000 mètres pour détruire les bombardiers volant à haute altitude.

Les pilotes devaient alors porter des combinaisons pressurisées adaptées à ce type de missions et qui les faisaient ressembler à des astronautes.

Exploit en mer du Nord : Le «Mirage III RS» bat l'élite de l'OTAN!

Peu avant son retrait définitif de la flotte des Forces aériennes, le *Mirage* de reconnaissance a eu l'occasion de faire une dernière fois étalage de ses qualités. Du 28 juillet au 4 août 2003, la deuxième *Recce Meet* de l'OTAN avait lieu en Belgique. Dans le cadre du *Partnership for Peace*, la Suisse mettait en lice deux *Mirage III RS* pour ce concours de reconnaissance.

Le major Markus Zürcher de l'escadre de surveillance, commandant de la dixième escadre, et le capitaine Jean-Jacques Joho, pilote de milice, ont battu tous leurs adversaires à bord de leurs «machines de l'âge de pierre» (citation du major Zürcher), face à des éclaireurs bien plus modernes comme le *F-16* belge et le *P-18* espagnol, tous deux équipés de pods de reconnaissance électro-optiques. La qualité de représentation qu'aucun système numérique m'arrive à concurrencer jusqu'à présent, et le bon travail collectif de la patrouille suisse furent décisifs pour la victoire.

Après la fin du *Mirage III RS*, le défi consiste à conserver les excellentes connaissances professionnelles de l'aviation de reconnaissance suisse, sans se doter de nouvelles acquisitions dans l'immédiat. C'est pourquoi la formation avec des équipes étrangères qui possèdent déjà des moyens de reconnaissances modernes est à l'étude.

¹ En novembre 2003 paraissait pour la dernière fois le périodique *Vista* édité par les Forces aériennes. Nous en reprenons deux articles que beaucoup de lecteurs, non abonnés à *Vista*, découvriront avec intérêt. Eric Somogyi et Roland Bienz sont les auteurs de l'article «Le dernier Mirage à la retraite».

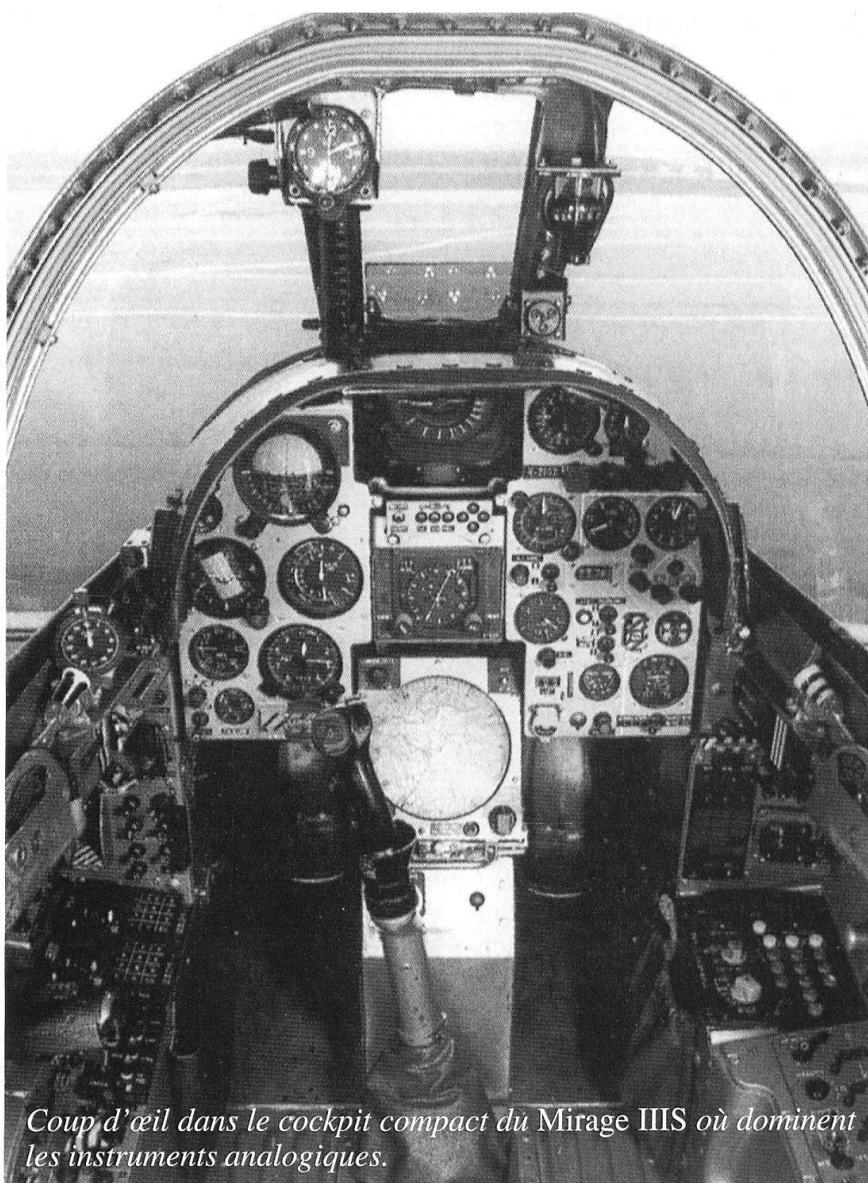
Tout avait pourtant commencé de manière plutôt houleuse. Après consultation de plusieurs offres détaillées, la Confédération avait décidé en 1959 de se doter de *Mirage III C*. En 1961, le Parlement donna son accord pour l'achat de 100 appareils mais, en 1964, le Conseil fédéral exigea un crédit supplémentaire qui eu pour effet de gonfler la facture de plus de 60%. Le scandale des *Mirage* était né. Quand la commission d'examen parlementaire mise sur pied prit conscience de «l'état désastreux» du Département militaire fédéral de l'époque, il fut décidé de le réorganiser. Le divisionnaire Etienne Primault fut licencié, et le chef d'Etat-major général Jakob Annasohn et le conseiller fédéral Paul Chaudet quittèrent leurs fonctions de leur propre chef. Conséquence: au lieu des 100 appareils initialement prévus, la Suisse acheta 57 *Mirage*.

Tandis que certains jettent un regard nostalgique sur les derniers *Mirage*, d'autres critiquent la perte de l'unique appareil de reconnaissance des Forces aériennes. Afin d'y remédier, on examine actuellement la possibilité d'équiper une partie de la flotte des *F/A-18* de *pods* de reconnaissance livrant des renseignements en temps réel, grâce à des détecteurs numériques SAR (*Synthetic Aperture Radar*), un système qui présente cependant l'inconvénient de ne pas être capable d'éclairer les terrains ombragés. L'alternative serait l'acquisition de détecteurs électro-optiques, dont sont équipés les *F/A-18* de la Navy américaine, ou alors l'achat de drones à grand rayon d'action, presque

La Suisse aveugle

La police au sol et sur les lacs bénéficie des meilleurs équipements, mais nos forces de l'ordre dans les airs n'ont pas cette chance. Le retrait définitif des *Mirage* met un terme à une mission centrale des Forces aériennes: la reconnaissance aérienne. De fait, la crédibilité du dispositif en prend un coup. En l'espace de quelques années, le *Hunter* a disparu du ciel helvétique et, parallèlement à la mise à la retraite des *Mirage*, la flotte des *Tiger* est réduite.

Pour retrouver son efficacité, les Forces aériennes doivent pouvoir compter sur un nouvel avion de combat. C'est à cette condition seulement qu'elles pourront tenir leurs engagements lors d'événements comme le Forum économique de Davos ou le G8. Et pour ce faire, rien de tel qu'une petite flotte moderne de la quatrième génération. La qualité plutôt que la quantité.



Coup d'œil dans le cockpit compact du Mirage IIIS où dominent les instruments analogiques.

aussi chers que des avions de combat modernes. Vu la situation financière tendue du DDPS, beaucoup de temps risquent de passer avant qu'une décision ne soit prise. Le *Mirage III RS* ne laisse donc dans son sillage qu'une seule certitude, celle d'avoir été le dernier avion classique de reconnaissance. Adieu *Mirage*...

Quel avenir pour les Forces aériennes²?

A quoi ressembleront les Forces aériennes en 2020? Quels systèmes et flottes seront disponibles? Telles sont les questions posées à la section «Planification» des Forces aériennes, dirigée par le colonel Beat Neuenschwander.

Au cours de ces dernières années, les Forces aériennes ont réduit leurs moyens de manière drastique, d'une part en renonçant aux avions d'instruction *Hawk* ainsi qu'aux *Mirage III RS* et aux *Alouette 3*, d'autre part en diminuant les unités de feu de la DCA moyenne et en revoyant à la baisse les lieux de dislocation. Les actions entreprises ne se limitent toutefois pas au démantèlement des structures, une réflexion sur l'avenir des Forces aériennes est menée au niveau du commandement.

Ancien pilote de jets de combat, le colonel Beat Neuenschwander est habitué à regarder loin devant. Une qualité à laquelle il a recours dans le cadre de ses activités à la tête de la



Le pilote et le personnel au sol forment un team.

section «Planification» des Forces aériennes.

L'horizon de la planification couvre plus de quinze ans. Beat Neuenschwander et sa petite équipe «voient» donc jusqu'à fin 2020. Les moyens et les infrastructures planifiées doivent être considérés sous l'angle d'un «système global». Au début des années 90, lors de l'acquisition des *F/A-18*, la priorité avait déjà été donnée à la qualité plutôt qu'à la quantité. «L'amélioration qualitative du système est un critère déterminant dans notre travail», ajoute le colonel Neuenschwander. Mais quelles sont les nécessités et les priorités? A n'en pas douter, les éléments les plus importants pour les Forces aériennes sont les systèmes de commande. Après l'introduction du système de surveillance de l'espace aérien *Florako*, on se

concentre aujourd'hui sur la mise en service d'un système de commande et d'informations qui sera amené à remplacer *Flinte*.

Au niveau de la défense aérienne, la planification se penche aussi sur la question de l'acquisition d'un nouvel avion de combat. A cause de la disparition prochaine des *Tiger*, les Forces aériennes n'auront plus assez d'appareils pour effectuer une «police aérienne» 24 heures sur 24, sans compter qu'en cas de guerre, un élément primordial leur ferait défaut: la défense aérienne offensive, soit la capacité de combat au sol. A cela s'ajoute encore le retrait des *Mirage III RS* qui assurent des missions de reconnaissance. Le chef de la planification Beat Neuenschwander prévoit d'ici à fin 2015 l'achat de nouveaux avions en trois phases (une par

² L'auteur de «Quel avenir pour les Forces aériennes?» est Peter Broschi.

escadrille ou de manière plus fractionnée).

Du côté des hélicoptères, les Forces aériennes disposent avec les 27 *Super-Puma* et *Cougar* d'une capacité suffisante jusqu'au retrait des *Alouette 3*, même si l'impossibilité de munir ces appareils d'armes pour la défense active est une grosse lacune. La priorité va à l'acquisition d'une petite flotte d'hélicoptères armés multifonctionnels durant la période 2005-2006. Actuellement, il manque en effet un appareil de transport d'une capacité d'environ

neuf tonnes avec une autonomie de 1500 kilomètres.

Dans la DCA, la priorité est le maintien des systèmes disponibles. Le programme d'armement 2002 a permis de faire un pas en avant grâce à un système d'alarme radar pour la défense contre avions avec engin guidé léger *Stinger*. Beat Neuenschwander estime toutefois nécessaire que la défense contre avions soit capable d'atteindre des cibles à plus de 3000 mètres d'altitude, et qu'elle soit équipée de missiles *Cruise* et d'armes tactiques terre-

terre utilisables indépendamment des conditions météorologiques.

Selon le chef de la planification, l'acquisition d'un tel système DCA est à l'étude pour 2007 à 2009. Beat Neuenschwander rappelle que les plans d'investissement et les priorités décrites s'inscrivent dans une logique dictée par l'analyse des prestations des Forces aériennes. Vu la situation financière du DDPS, le renvoi ou l'abandon des projets doit être pris en considération.



Depuis l'introduction du Mirage IIIS, voilà plus de trente ans, les jeunes pilotes ont fait leur transition sur les Mirage III BS/DS biplaces.