

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** - (2016)  
**Heft:** [2]: Numéro Thematique Aviation

**Vorwort:** Lorsque le ciel s'assombrit  
**Autor:** Vautravers, Alexandre

### **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:** 14.03.2025

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



La Patrouille suisse « éblouit » l'assistance à Montreux, le 16 juillet 2016.  
Photo © Neo-Falcon.

Editorial

## Lorsque le ciel s'assombrit

**Lt col EMG Alexandre Vautravers**

Rédacteur en chef, RMS+

Certains disent qu'à l'ère des satellites et du cyber, les avions pilotés n'ont plus d'utilité. C'est méconnaître l'histoire de l'aviation militaire – l'histoire d'une adaptation et de développements techniques majeurs – mais c'est aussi un déni de réalité face aux conflits actuels à travers le monde.

L'aviation militaire est apparue durant les années qui ont précédé la Première Guerre mondiale. Il s'agissait alors d'observer l'avance des troupes adverses et d'en faire rapport au commandement. Lors de la Guerre, des techniques ont été développées pour permettre de transmettre de plus en plus rapidement les informations – permettant ainsi la désignation de buts pour l'artillerie à longue portée. Progressivement, ces avions ont pu être armés afin de raccourcir le délai entre l'observation, la décision et l'action.

Cette évolution, il y a un siècle, n'est pas sans rappeler l'évolution beaucoup plus récente des drones. Utilisés initialement pour l'exploration, ils deviennent de plus en plus autonomes – étant capables de naviguer de leur base à leur secteur d'engagement en réduisant les interventions humaines. Certains peuvent désormais être armés, afin de disposer, sur la même plateforme, d'un senseur et d'un effecteur.

Les drones armés ou les drones de combat (UCAV) vont-ils remplacer, à terme, les avions pilotés ? Ce n'est de loin pas sûr. Car les performances de la plupart des drones armés sont sensiblement inférieures à celles des avions de combat. Les modèles les plus répandus sont conçus pour opérer dans un environnement peu hostile – où l'adversaire ne dispose ni de radars ni de moyens sol-air performants. La nécessité de retransmettre en permanence les images afin de piloter le drone et d'engager ses systèmes de bord nécessite des moyens de communication et des infrastructures importantes, sans parler de la bande-passante. Enfin, les questions du *hacking* ou du brouillage des signaux de commande se posent.

Pour toutes ces raisons, l'avion de combat reste un élément essentiel des opérations militaires. Aujourd'hui, les coûts de

développement et d'acquisition de ces matériels diminuent leur nombre. Mais en contrepartie, ceux-ci sont régulièrement améliorés et sont désormais pratiquement tous multi rôles – capables aussi bien d'explorer, de diriger des armes avec précision, d'avertir, de combattre à grande distance, voire d'appuyer les forces terrestres avec une grande quantité d'armes.

L'échec de la votation sur le crédit de financement du *Gripen* pose aujourd'hui la question de la sécurité de l'espace aérien suisse à moyen ou à long terme. La modernisation des F-5 *Tiger*, afin de les maintenir en état de voler quelques années, représente un coût élevé pour des performances très limitées. Un groupe de travail du DDPS a ainsi été chargé par le chef du DDPS pour élaborer et présenter des variantes.

C'est dans ce contexte politique incertain qu'aujourd'hui les bombardiers russes viennent narguer les systèmes de défense aériens des pays de l'OTAN. La maîtrise de l'espace aérien et la guerre électronique ont joué un rôle essentiel au-dessus de la Crimée puis de l'Ukraine : dans la guerre « hybride, » on emploie des drones, des hélicoptères et des avions. En Syrie, il ne fait aucun doute que l'appui aérien russe a fondamentalement changé le rapport de force et les actions militaires au sol. Quant aux Occidentaux, l'emploi de drones armés – là où aucun adversaire n'est capable de les détecter ou de les combattre – a permis d'augmenter sensiblement l'efficacité et surtout la sécurité des combattants au sol.

Le maintien en état des appareils actuellement en service, la modernisation de ceux-ci, sont essentiels afin de créer les conditions favorables pour la relève. Car il faudra, à partir de 2025, qu'un nouvel appareil soit sélectionné, produit, introduit et qu'il puisse reprendre la tâche des F-5 et des F-18.

Pour cela, laissons le processus de décision politique/militaire, puis la sélection technique/industrielle se faire. Car le moindre retard, les querelles, ne feront que mettre inutilement en danger le renouvellement de nos forces aériennes. A un moment où le ciel s'assombrit.