

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2018)
Heft: [1]: Numéro Thematique Aviation

Artikel: Swiss Hornet
Autor: Lewis, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823436>

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>



Un F/A-18 capturé en vol à proximité de l'Aaxalp.

Toutes les photos © Peter Lewis.

Forces aériennes

Swiss Hornet

Peter Lewis

Photographe

La Suisse a introduit en 2017 le programme « Police aérienne 24 » ou PA24 afin d'assurer de manière permanente une capacité d'intervention rapide, sur alarme (QRA) qui existe déjà dans certains pays voisins, à l'instar de la France, l'Allemagne ou l'Italie. Deux *Hornets* sont ainsi en alerte, en principe sur la base aérienne de Payerne, prêts à décoller pour intercepter un appareil non identifié sur le point de pénétrer dans l'espace aérien national.

En pratique, cela n'est pas toujours facile à accomplir. En effet, traverser l'espace aérien du nord au sud prend moins de 10-15 minutes – c'est-à-dire plus que le temps nécessaire pour décoller, et intercepter un intrus.

Armement

Récemment, les Forces aériennes ont souhaité réintroduire une capacité et une doctrine air-sol. Mais le Parlement a discuté de cette option et l'a refusée. Le « A » du F/A-18 restera donc « dormant » pour le futur proche, même si l'appareil a été acquis en tant que chasseur (F) et avion d'attaque (A) au début des années 1990. La Suisse ne dispose pas non plus d'armement air-sol, les missiles air-sol AGM-65B *Maverick* et les bombes à sous-munitions BL-755 ayant été éliminées au cours des décennies précédentes.

À l'origine, le F/A-18 a été acquis sans armement nouveau. Les engins guidés air-air employés sur ces appareils étaient l'AIM-9P *Sidewinder*, déjà employés sur d'autres appareils. En 2002, 104 millions de dollars ont été investis dans l'achat d'un missile de nouvelle génération : l'AIM-9X. Raytheon a également reçu un contrat pour la vente d'AIM-120C-7 AMRAAM, à moyenne portée. Le contrat a porté sur 358 millions de dollars et les livraisons ont été effectuées en plusieurs lots. Le dernier est parvenu à Payerne en 2016. Le canon M-61 de 20mm du *Hornet*, conçu à l'origine au cours des années 1960, est quant à lui régulièrement employé lors d'exercices de tir à l'Aaxalp,

à Forel ou au-dessus de Dammastock contre des buts aériens.

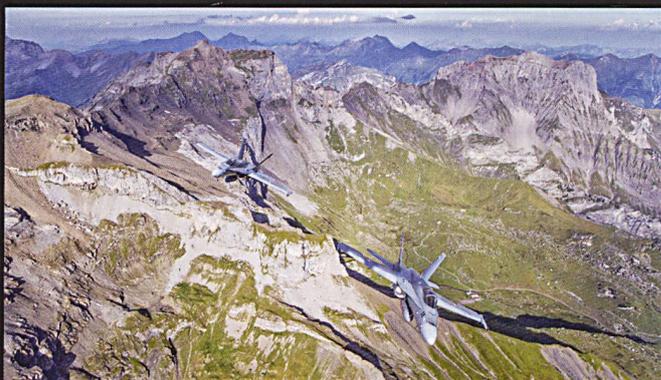
Modernisations

La première amélioration majeure des F/A-18 suisses a été l'introduction du « Link 16 » à partir de 2005. La liaison 16 est un réseau d'échange de données tactiques, qui permet aux appareils ainsi qu'aux radars et aux unités au sol d'échanger leurs informations entre eux. Le Link 16 peut être aisément identifié sur les appareils par ses cinq antennes à l'avant du cockpit.

En 2008, les *Hornet* helvétiques ont également suivi une modernisation « Upgrade 21 » d'une valeur de 535 millions de dollars, incluant l'acquisition de vingt nacelles de ciblage Raytheon ASQ-228 ATFLIR ainsi qu'une suite d'autoprotection LR-67(V)3 permettant de donner l'alarme en cas d'illumination radar. Les appareils ont également été équipés d'enregistreurs voix et vidéo. Un appareil, le J-5001, a passé neuf mois à Patuxent River, aux USA, dans les mains d'Armasuisse, afin de valider les améliorations du programme Upgrade 21. Cette campagne d'essai a inclus le tir réel d'AIM-9X ainsi que d'AIM-120.

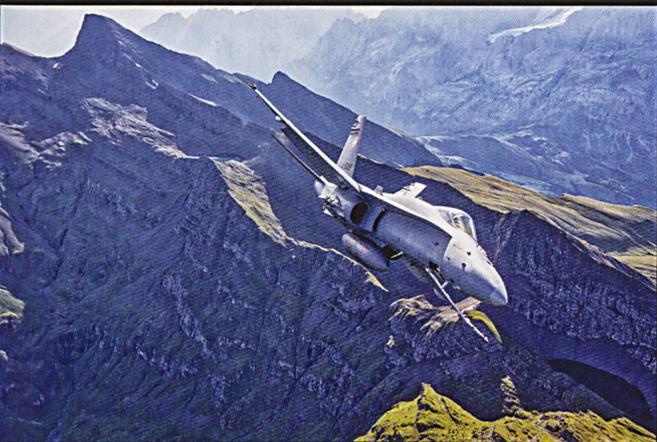
Une amélioration possible a été validée aux USA sous le régime des US Foreign Military Sales (FMS) en août 2017. Celui-ci autorise un Mid-Life Upgrade Program (MUP) avec de nouvelles radios Rockwell Collins ARC-210 / RT-1990A dotées de sauts de fréquence « Saturne » ainsi qu'un nouveau désignateur de buts fixé sur le casque du pilote. Ce dernier est également doté désormais de lunettes de vision nocturne. Le radar d'origine, APG-73, reçoit également des améliorations logicielles. Le programme de modernisation inclut également des équipements de brouillage électronique et d'autoprotection.

Un F/A-18 C (monoplace) et trois D (biplaces) ont été perdus au travers d'accidents. Cette attrition s'ajoute



Cette page et page suivante.
Photos © Peter Lewis.





au refus du peuple suisse en mai 2014 d'autoriser le financement de l'achat de JAS-39 E *Gripen* pour remplacer la flotte de F-5 obsolètes. En conséquence, le nombre d'heures de vol de la flotte de *Hornet* a été sensiblement accrue. Les appareils ont plus de trente ans et comptent environ 3'000 heures de vol par appareil. Cela signifie que les *Hornets* suisses sont parmi les plus utilisés au monde, soit plus de 200 heures par année. L'US Navy considère 4'000 heures comme limite opérationnelle pour ses propres appareils. La Suisse a étendu cette limite à 5'000 heures, étant donné que de nombreuses composantes de l'appareil ont été modernisées ou changées en cours de service. Même si les Forces aériennes suisses ne décollent pas à partir de catapultes et n'effectuent pas d'atterrissages freinés, comme sur les porte-avions de l'US Navy, les vols très courts en Suisse impliquent une utilisation et une usure intensive du matériel. La disponibilité des appareils a dès lors été critique – certains appareils étant immobilisés dans l'attente de recevoir des pièces de rechange des USA. Contrairement à la flotte de F-5, pour laquelle la Suisse dispose de réserve de pièces et d'industriels compétents, sur le marché du F/A-18 la Suisse pèse peu face aux grands pays utilisateurs, membres de l'OTAN et parfois engagés dans des opérations militaires. L'extension de la durée d'utilisation à 6'000 heures de vol, votée par le Parlement en 2017, est donc cruciale pour la disponibilité des appareils.

Deux groupes de travail et d'experts ont été mis en place pour définir la prochaine phase de l'acquisition d'un nouvel avion de combat. Beaucoup se demandent pourquoi de telles réflexions, seulement trois ans après l'échec de l'acquisition du *Gripen*. La réponse est qu'il s'agit désormais de remplacer non seulement la flotte de F-5 *Tigre*, mais également celle de *Hornet*. Ce programme est donc plus global et essentiel, qui a reçu un appui politique plus large, y compris du côté socialiste, généralement timide envers les acquisitions d'armement.

Entre-temps, le *Hornet* demeure le système-clé des Forces aériennes suisses, grâce à ses modernisations successives, afin de la maintenir à la pointe de la technologie.

P. L.

