

Zeitschrift: Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales
Herausgeber: Société d'Etudes Economiques et Sociales
Band: 53 (1995)
Heft: 2: Finlande et Union européenne

Artikel: L'achat par l'Armée finlandaise d'avions F-18 : les raisons d'un choix
Autor: Nykänen, Pertti
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-140414>

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: 08.01.2026

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

L'ACHAT PAR L'ARMÉE FINLANDAISE D'AVIONS F-18 LES RAISONS D'UN CHOIX

Pertti NYKÄNEN
*Chancelier, Lieutenant général
Ministère de la Défense
Helsinki*

La raison principale de l'achat de nouveaux avions de combat par l'Armée de l'air finlandaise était la suivante: il était impératif de remplacer les chasseurs vieillissants par de nouveaux avions. Les MIG-21Bis de fabrication soviétique de l'escadre aérienne de Carélie ainsi que les Draken J-35 de fabrication suédoise des escadres de Laponie et de Satakunta arriveront à leur limite d'utilisation avant la fin de cette décennie. Même les Draken assemblés en Finlande ne seront plus en service pour longtemps. En conséquence, dans quelques années, sans de nouvelles acquisitions, l'armée de l'air finlandaise n'aurait plus eu un seul avion de combat. Pourquoi les Finlandais ont-ils choisi d'acquérir des chasseurs F-18, qu'aux Etats-Unis on appelle des Hornet? Cet avion répond le mieux aux besoins de l'armée de l'air finlandaise.

Un point de vue essentiel pour l'acquisition de ces nouveaux avions fut le choix du Conseil parlementaire consultatif de la politique de défense, à la fin de 1990. Le Conseil recommanda que l'on n'achète qu'un seul type d'avions parce qu'ainsi le coût total de l'acquisition allait être moins élevé. Si l'on avait opté pour deux types différents, le prix d'achat à lui seul aurait été un tiers plus élevé sans même compter les frais d'entretien pour toute la durée de vie de ces avions.

Comme un des escadrons de chasse de l'Armée de l'air avait des MIG-21Bis et les deux autres des Saab J-35 Draken, les journalistes, dès que l'avis du Conseil parlementaire fut connu, tirèrent une conclusion prématurée quoiqu'exacte: le futur chasseur viendrait de l'ouest.

Durant la période d'évaluation des offres au printemps 1991, cinq avions, le Mig-29 soviétique, les F-16 Fighting Falcon et F-18 Hornet américains, le Mirage 2000-5 français et le JAS-39 Gripen suédois étaient en concurrence. A ceux qui avaient spéculé seulement quelques années auparavant que le chasseur F-18 pourrait être le nouvel avion de l'Armée de l'air finlandaise, on aurait répondu catégoriquement qu'un avion américain était hors de question.

L'évaluation a été une des plus approfondies qu'il ait été donné de faire à une armée de l'air. On a même dit que les Finlandais ont acquis une connaissance sur ces avions qui est hors de portée de toute autre armée de l'air. Il se peut que ce soit vrai. Il est certain qu'il y a peu de militaires dans le monde qui ont été assis aux commandes de tous ces avions, comme l'ont été les pilotes d'essai finlandais.

Ajoutons au sujet du JAS suédois qu'il n'y avait même que quelques pilotes suédois qui avaient tenu le manche de cet avion, encore en phase d'essai en vol, avant les pilotes finlandais. Or, étant donné que le modèle JAS biplace n'existait pas encore, les pilotes finlandais ont dû effectuer les vols d'essai en solo. Quel témoignage de confiance de la part du fabricant!

Une décision ni politique, ni économique, mais basée sur les caractéristiques d'emploi de l'avion

A la question de savoir si le choix des Hornet a été une décision politique ou économique, on peut répondre: ni l'une ni l'autre. L'armée de l'air a fondé son choix sur la maniabilité, la capacité et les caractéristiques techniques de l'avion. Le Hornet répond le mieux aux besoins de la Finlande de surveiller et défendre son espace aérien. L'Etat-Major des Forces de Défense a été du même avis. Le gouvernement, lui non plus, n'a pas eu de difficultés à en décider, en juin 1992.

On pourrait dire que cette décision a été favorisée par les circonstances puisqu'elle fut prise avant que la crise économique ne tombe de tout son poids sur le dos de la nation finlandaise. Dans une situation où presque un cinquième de la population active est au chômage, un achat se montant à des milliards de marks finlandais n'aurait pas été facile, même s'il portait sur les 30 années à venir.

La décision n'a été en aucune façon politique. Ou alors pour tout choix d'avion on aurait toujours pu prétendre qu'il s'agissait d'un choix politique. Si nous avions choisi le Mig-29, on aurait dit que par là se manifestait notre dépendance vis-à-vis de l'Est. Quant au Mirage, la France est aussi membre de l'OTAN même si elle se tient en dehors du commandement intégré de l'Alliance. Même le choix de l'avion suédois aurait pu être qualifié de politique. Or, une partie importante de la technique des JAS-39 Gripen, y compris les missiles, est d'origine américaine.

D'une certaine façon le choix du Hornet est économique. La durée de vie de l'avion était décisive; il doit servir 30 ans. Mais le Hornet n'était pas l'avion le moins cher parmi ceux offerts, ni le plus cher si on calcule le montant des frais de toute sa durée de vie.

On dira que le choix a été surtout militaire et technique. Les pilotes ont obtenu l'avion qu'ils ont considéré comme le plus adapté à nos besoins, le plus maniable, et celui offrant la meilleure solution économique. Pour avoir le Hornet ils ont été prêts à faire des concessions. L'intention de l'armée de l'air était d'acquérir 60 intercepteurs

monoplaces et sept intercepteurs biplaces. Comme le coût total du nombre d'appareils demandé par l'armée de l'air aurait excédé la limite budgétaire, le nombre a été réduit à 57 Hornet monoplaces plus sept Hornet biplaces.

Les Finlandais désignent le Hornet par F-18 tandis qu'aux Etats-Unis ces avions sont appelés F/A Hornet. On a supprimé le A qui signifie 'attaque', parce que l'armée de l'air finlandaise utilisera le Hornet seulement comme intercepteur.

En tant qu'avion de chasse de la marine - conçu pour les porte-avions - le Hornet a des qualités particulièrement adaptées à la Finlande. A cet égard, pour un chasseur supertechnique, le Hornet est très "autonome"; il exige peu de mécaniciens et peu de matériel de soutien technique parce que, entre autres particularités, il est équipé d'un démarreur intégré. L'entretien et le ravitaillement entre les sorties sont simples, ce qui rend l'entretien plus facile avec des appelés et des réservistes.

Les particularités de l'avion de chasse de la marine américaine conviennent très bien à l'armée de l'air finlandaise pour qui il est important de pouvoir opérer depuis des bases aériennes décentralisées, entre autres de pistes aménagées sur des routes. Dans ces circonstances-là, moins on a besoin d'équipement et de personnel, mieux cela vaut. Même la crosse d'appontage pourra être utilisée. En hiver, dans des conditions glissantes sur les pistes d'atterrissage normales et celles aménagées sur les routes, l'atterrissage sera alors possible sur une distance de 300 mètres environ. En plus, le Hornet peut décoller depuis des pistes courtes si la masse n'est pas trop élevée. Son système d'approche indépendant, sans le soutien de matériel de navigation basé au sol, améliore ses possibilités d'utiliser des pistes aménagées sur les routes.

La défense aérienne atteindra un niveau supérieur grâce au Hornet

L'Armée de l'air finlandaise entrera dans l'ère des Hornet au mois de novembre prochain. C'est alors que le premier Hornet biplace devra se poser à l'escadre de Satakunta à Tampere. Les biplaces arriveront en vol directement des Etats-Unis. Les 57 monoplaces seront assemblés dans les usines de Valmet-Kuorevesi, où des travaux en relation avec le Hornet se déroulent déjà, comme d'ailleurs dans l'usine de moteurs de Valmet-Linnavuori. Le premier Hornet "finlandais" devrait décoller en automne 1996.

Les Hornet élèveront la défense aérienne finlandaise à un niveau tout à fait nouveau. Toutefois, cela ne signifie pas une hausse du niveau d'armement.

La Finlande se trouve dans une partie du globe qui est attentivement surveillée par les superpuissances. Au Nord, la Finlande a une frontière commune avec la région de Kola qui est la base principale des sous-marins nucléaires stratégiques de la Russie. Et, l'importance de cette région ne fera qu'augmenter avec l'entrée en vigueur de l'accord START II.

A partir de l'an 2003, la moitié de toutes les ogives nucléaires stratégiques russes pourront être placées dans les sous-marins, dont les bases les plus proches ne se trouvent qu'à une centaine de kilomètres à l'est de la Finlande du Nord.

La situation géostratégique de la Finlande est donc une justification suffisante pour que le pays doive être capable, en toute circonstance, de garantir l'intégrité de son espace aérien, et, aussi de le défendre au besoin.

64 intercepteurs est un nombre assez réduit, si on prend en considération la superficie à défendre d'un pays qui est un des plus vastes de l'Europe. Le nombre paraît modeste surtout quand on le compare aux forces aériennes existantes dans les régions voisines. Dans le District militaire du Nord de la Russie, limitrophe de la Finlande, se trouvent environ 800 avions de combat. Parallèlement, la Suède en dispose de plus de 400. La Norvège, membre de l'OTAN, maintient des bases aménagées pour recevoir jusqu'à 400 avions de l'OTAN en complément de ses propres forces aériennes.

Toutefois, malgré le nombre réduit d'avions, c'est l'armement efficace du Hornet, avant tout son missile à radar actif, qui donne à nos forces aériennes une capacité d'interception qui ne peut être négligée.

Deuxième avion de chasse de la Marine

Il y a un rappel intéressant au sujet des forces aériennes finlandaises et la deuxième guerre mondiale. A la fin des années 30 nous avions des difficultés à trouver des avions de chasse. Finalement, on a trouvé aux Etats-Unis des avions de chasse Brewster Buffalo construits pour la Marine américaine. Toutefois, la Marine ne s'y intéressait pas. Après plusieurs détours, la Finlande a réussi à en acquérir. Les Brewster ne sont pas arrivés à temps pour participer à la Guerre d'hiver de 39-40.

Mais en 1943-44, lors de la Guerre de "continuation", les 44 Brewster achetés formaient l'épine dorsale de nos forces aériennes. L'agilité des avions conjuguée à l'entraînement des pilotes finlandais ensemble, ont été décisifs. Pendant la Guerre de "continuation" les Brewster ont remporté au total 477 victoires aériennes. C'est légèrement moins de 11 (exactement 10,8) victoires par chaque Brewster acquis. C'est un chiffre impressionnant jamais dépassé nulle part.

Les Hornet seront l'épine dorsale de l'armée de l'air finlandaise pendant plus de 30 ans. Ces avions sont aussi un signal de la volonté de la Finlande de maintenir une capacité crédible de défense indépendante. Au moment de notre entrée dans l'Union européenne nous avons déclaré que la ligne de notre politique de défense est le non-alignement militaire et une défense indépendante. Comme membre de l'Union européenne nous adopterons la politique commune de défense européenne quand elle existera.

La politique de défense commune est inscrite sur l'agenda de la conférence inter-gouvernementale de l'Union européenne en 1996. On ne verra guère, l'année prochaine, la naissance d'une politique de défense commune, car l'agenda de la conférence contient beaucoup d'autres sujets plus essentiels pour l'Union que la politique de défense. Nous pensons donc que le non-alignement militaire et la défense indépendante serviront à caractériser la politique de défense finlandaise encore pendant plusieurs années.