

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 108 (1963)
Heft: 1

Artikel: Ne confondons pas les "Mirages"!
Autor: Fiaux, M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-343143>

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: 16.01.2026

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

Ne confondons pas les « Mirages » !

Durant les dernières semaines de l'an écoulé, un certain nombre de questions ont été posées, soit au parlement, soit dans la presse, concernant l'acquisition des « Mirages ». Bien souvent malheureusement, une presse mal informée ou peu scrupuleuse a brouillé de surcroît les données, si bien que le lecteur non spécialisé ne voit plus très clair entre les affirmations des uns et les dénégations des autres.

Il ne s'agit pas ici de s'exprimer « pour » ou « contre » (pouvons-nous juger d'ailleurs personnellement?) mais de distinguer: il y a « Mirage » et « Mirage ».

LE MIRAGE IV BOMBARDIER FRANÇAIS

Dans un article paru le 20 décembre 1962 dans la *Nouvelle Revue de Lausanne*, l'auteur (anonyme), reproduisant une information américaine, écrit: « Une condamnation qui intéresse notre aviation militaire: le Mirage IV est périmé! » Dans l'article qui suit, l'auteur met en doute le facteur d'invulnérabilité de ce type, en raison des moyens d'interception perfectionnés dont disposent les adversaires éventuels de l'Occident. Il s'agit là d'une confusion: la Suisse ne reçoit pas de Mirage IV; cet avion est un bombardier atomique de 30 tonnes, à deux turbo-réacteurs, prévu pour être le véhicule opérationnel des charges atomiques françaises (Force de frappe). D'ailleurs, ce type n'en est qu'à ses débuts, puisque ce n'est qu'en 1963 que commencera la fabrication en série, celle-ci devant se poursuivre jusqu'en 1965.

Si cet appareil rappelle par ses lignes celui dont notre armée sera doté, il en est cependant complètement différent par la construction, l'utilisation et les dimensions (fig. 1).

EN SUISSE: LE MIRAGE III S

Dans le cadre de notre défense nationale, le Mirage III S est un avion polyvalent. Intercepteur, chasseur-bombardier, il peut également remplir des missions de reconnaissance (RS)

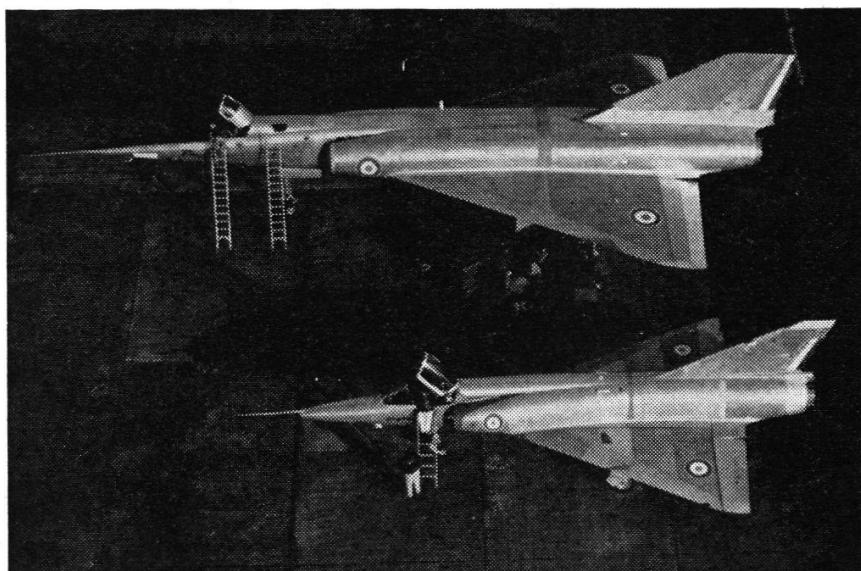


FIG. 1. — Ce document remarquable met en valeur ce qu'il est déjà convenu d'appeler la « ligne Mirage ». Voici, photographiés pour la première fois ensemble les « Mirage » III et IV, deux des plus brillantes réussites présentes de l'industrie aéronautique française.

ou d'appui terrestre. Monoplace à un réacteur, muni d'une fusée d'appoint, poids: 10 tonnes, il atteint 2 fois et demie la vitesse du son.

En raison de son utilisation, et en fonction de celle-ci, il peut être équipé de la manière suivante: armes de bord (2 canons 30 mm.), roquettes, bombes de 50, 200 ou 400 kg., engins téléguidés air-air ou air-sol (fig. 2), bombes à feu, ou caméras spéciales pour les missions de reconnaissance. On voit la différence.

UN AVION SUISSE A DÉCOLLAGE VERTICAL?

Souvent la question est posée: la Suisse ne devrait-elle pas renoncer à sa série de Mirages III S, pour les remplacer

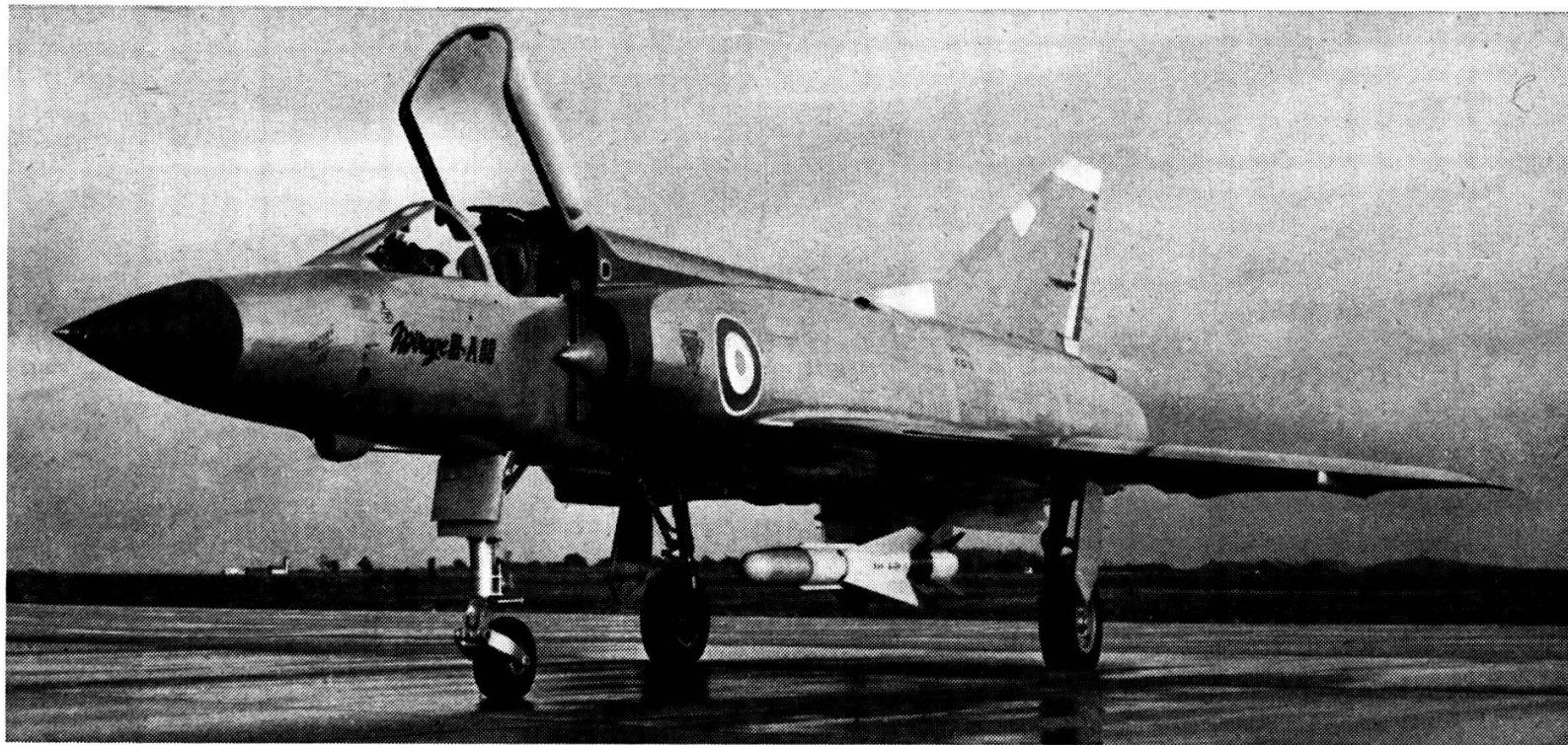


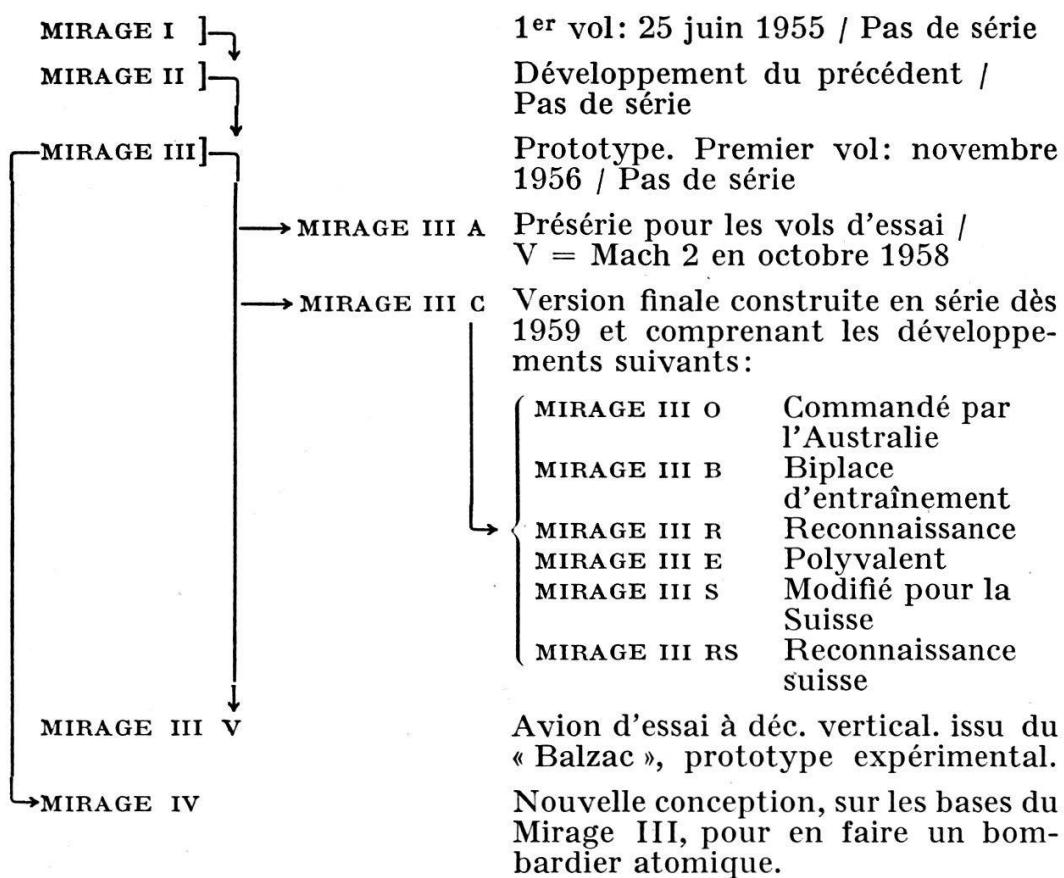
FIG. 2. — Engin MATRA R. 530 sous un « Mirage » III.

par des appareils à décollage vertical? Là encore, il convient de parler un langage clair. Pour les Mirages III, la fabrication de série a commencé. Les premières formations des bases françaises de Colmar et Dijon sont équipées depuis le courant de l'année 1962. Pour l'avion à décollage vertical, nous en sommes encore très loin. Les essais du premier prototype dénommé « Balzac » viennent de commencer. Le « Balzac » est un prototype expérimental, à échelle réduite, destiné à débrouiller les problèmes du décollage et de l'atterrissage vertical avec réacteurs de sustentation. Les premiers essais ont eu lieu en octobre 1962 par une série de trois vols entra-vés (c'est-à-dire l'avion étant lié au sol par des élingues). En novembre, le « Balzac » a décollé verticalement, et s'est livré librement à quelques modestes évolutions.

Ce prototype une fois modifié (en particulier muni d'un train d'atterrissage escamotable) et agrandi (sa cellule devra renfermer une quantité d'instruments, et un équipement plus complexe), il donnera alors naissance au Mirage III V (vertical) dont la mise au point définitive peut être fixée à 1966. A cette date, il sera donc en mesure de répondre aux exigences que poseront les forces de l'Otan, entre les années 1966 et 1970. Il restera encore à le construire en série, pour la France d'abord, pour les puissances étrangères qui s'y intéresseraient ensuite, pour l'introduire dans les troupes de façon opérationnelle. Sans vouloir articuler un chiffre, il est de toutes façons clair que cet appareil n'est pas pour l'avenir immédiat et qu'il faut le prévoir comme successeur des actuels Mirages III et autres F 104. Il s'agit en l'occurrence d'un appareil d'une autre génération... et nous avons volontairement laissé de côté la question financière! Pour mémoire, le Mirage III V est équipé d'un réacteur pour la propulsion et de huit réacteurs pour la sustentation. Pour d'autres détails concernant la construction et les problèmes que pose cet avion, voir le n° 11 de la *Revue Militaire Suisse* de novembre 1962.

LA GRANDE FAMILLE DES « MIRAGES »

La désignation de Mirage est appliquée à un très grand nombre de types différents par leur utilisation et leur construction. Très souvent il s'ensuit une confusion que le tableau ci-après devrait permettre d'éviter:



CONCLUSION

Il est certain qu'aujourd'hui plus que jamais, l'évolution de la technique aéronautique connaît un rythme de plus en plus rapide. Mais il convient dans chaque cas de distinguer entre avions de série, prêts à l'engagement opérationnel, et prototypes quittant pour leur premier vol le banc d'essai entre les mains de spécialistes hautement qualifiés. Si les premiers Mirages de présérie ont volé dès 1955, il a fallu

attendre 7 ans (soit jusqu'en 1962) pour que soient équipées les premières formations opérationnelles. Ce laps de temps est considéré comme un minimum.

En ce qui concerne le décollage vertical, il en va de même. Le premier prototype a pris l'air en novembre 1962, à grand renfort de publicité. C'est sans aucun doute une très grande réussite technique, mais la version de série n'apparaîtra que dans plusieurs années.

Dans le choix d'un appareil (civil ou militaire), il convient de préférer celui des prototypes qui offre le plus grand nombre de possibilités de développement. Une fois le choix arrêté, et jusqu'à l'achèvement de sa mise au point, des conceptions nouvelles, révolutionnaires peut-être, verront le jour sur le marché mondial. Mais cette évolution est constante et rapide, et, le moment venu, il faut se fixer pour une certaine durée, dans le cadre d'une formule reconnue.

Il en est de même dans le domaine de l'aviation civile, où les compagnies n'ont pas renoncé à faire l'acquisition de nouveaux jets « classiques » (Boeing, Caravelles, etc.), en dépit des progrès réalisés depuis leur création, et de la perspective du jet commercial révolutionnaire Mach 2 connu pour l'instant sous le nom de « Super-Caravelle », qui reliera Genève à New York en un peu plus de trois heures et demie !

Lt. M. FIAUX
