Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: 110 (1965)

Heft: 2

Artikel: La réduction du nombre des avions "Mirage" : une décision lourde de conséquences, que rien ne justifie

Autor: Maitre, Yves

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-343235

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: 10.01.2026

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

La réduction du nombre des avions "Mirage":

Une décision lourde de conséquences, que rien ne justifie

Comme nous l'avons annoncé dans notre numéro de décembre 1964, le major Yves Maître, conseiller national, délégué de l'AVIA (officiers de l'aviation) auprès du comité central de la *Société suisse des officiers*, a bien voulu reprendre pour nos lecteurs « l'affaire Mirage », notamment sous son aspect technique et financier. Nous le remercions de cette précieuse contribution.

(Réd.)

Quelques mois ont passé depuis la décision des Chambres fédérales de réduire le nombre des avions « Mirage » commandés pour notre armée. Ce temps de réflexion aura peut-être permis à plusieurs de nos concitoyens de reconsidérer certaines prises de position, sans esprit partisan et dans la recherche d'une information complète et objective.

Ils admettront avec nous que « l'affaire des Mirage » présentait un aspect avant tout politique et non pas essentiellement financier ou militaire. Sans quoi on ne s'expliquerait pas pourquoi des dépassements de crédits directement ou proportionnellement bien supérieurs à ceux constatés pour l'acquisition de ces avions, — routes nationales, bâtiments des P.T.T. à Lausanne, aménagement du territoire, etc. — ne provoquent pas les mêmes réactions de l'opinion publique.

* * *

Le Parlement se devait de reprendre des prérogatives que le Conseil fédéral et l'administration s'arrogeaient toujours davantage, au risque de lui faire perdre tout pouvoir de contrôle efficace. La demande de crédits supplémentaires pour l'achat de 100 avions « Mirage » en fournit l'occasion.

Et ce furent les motions exigeant la réorganisation du Département militaire et le développement de la juridiction administrative en matière fédérale, accompagnées de la proposition d'étudier toute possibilité de renforcer le contrôle parlementaire.

Mais pourquoi prendre simultanément la décision de limiter à 57 unités les avions « Mirage » attendus par notre aviation militaire, alors que la Commission de défense nationale, le chef de l'EMG et le chef du DMF venaient d'affirmer que « cent avions de haute performance constituaient un élément essentiel de notre défense nationale »? N'eût-il pas été plus sage de renvoyer l'examen de cette question aux commissions des affaires militaires du Conseil national et du Conseil des Etats, avec mission d'étudier les conséquences d'une telle mesure pour notre défense nationale? Une décision hâtive sur un objet de cette importance était d'autant plus inopportune que ses répercussions financières étaient inconnues. Seuls quelques chiffres approximatifs et donnés sous toute réserve permettaient tout au plus de croire que «l'économie » était illusoire puisqu'on éliminait 43 avions dont le coût était minime par rapport au prix payé pour les 57 autres commandés.

Quant à l'importance des avions de haute performance dans la défense aérienne, on a cru pouvoir la minimiser au profit des missiles, tout en relevant que l'avion polyvalent du type « Mirage III S » était en voie de disparition, car « l'évolution tend incontestablement vers une spécialisation de types d'avions et non pas vers la polyvalence » *(Rapport de la Commission Fürgler, chap. 4, chif. II/4).*

C'est peut-être dans ces appréciations qu'il faut chercher l'explication de la facilité avec laquelle on a décidé de réduire le nombre des « Mirages ». Elles étaient toutefois complètement erronées et il est très regrettable qu'on n'ait pas eu le souci d'une meilleure information.

* * *

Préférence à l'avion polyvalent.

Jusqu'en 1945, les types d'avions sont choisis essentiellement en considération de la mission particulière qu'ils doivent remplir. Avions de chasse, avions de reconnaissance ou d'attaque au sol, avions de bombardement sont attribués aux escadrilles, elles-mêmes formées et entraînées en considération des interventions nettement déterminées qui leur sont confiées.

Pendant la dernière guerre mondiale, l'accroissement des performances des matériels avait déjà permis d'utiliser avec succès un même type d'avion pour des missions de défense aérienne (interception) et d'attaque au sol. Mais l'évolution vers la polyvalence s'accentue avec l'apparition des avions à réaction. Toutes les armées de l'air cherchent alors à tirer un parti maximum des progrès techniques en adaptant leurs avions aux nécessités d'une rationalisation des moyens d'intervention. « Dans le domaine technique, les matériels coûtent de plus en plus cher et comme les budgets ne sont hélas pas indéfiniment extensibles, les avions seront moins nombreux; pour compenser ceci, ou à cause de ceci, ils seront polyvalents » *(L'Aviation de chasse*, Lt.-colonel Auriol, Ecole supérieure de guerre, Paris, 1961).

On connaît les préoccupations de M. Mac Namara, secrétaire américain à la défense, qui a tout mis en œuvre pour la réalisation du projet T F X qui doit mettre un même type d'avion à disposition de l'armée de terre, de la marine et des forces aériennes. Il s'agit en fait du nouvel avion « super polyvalent » et de haute performance F 111, — prêt à être fabriqué en série — qui sera utilisé pour les missions tactiques, opérationnelles et même stratégiques de la marine et de l'aviation des U.S.A.

L'OTAN a adopté récemment le « F 104 g » (développement important du « F 104 ») et la Suède attend le « Viggen », encore un avion polyvalent et de haute performance qui remplacera le « Draken » dès 1970.

Dans tous les pays de l'Est, l'aviation est renforcée en quantité de 10 à 20 %, depuis deux ans. Les chasseurs subsoniques « Mig 19 » sont remplacés par les avions suprasoniques « Mig 21 » (vitesse Mach 2) et l'URSS vient de mettre en service le « Mig 23 » qui atteint Mach 2,3 à 2,5, dans l'attente du « Suchoi » actuellement au stade des essais.

L'avion de haute performance joue un rôle de premier plan dans toutes les armées modernes. On consacre une large part des crédits militaires à sa fabrication et à son développement, et, pour les missions d'interception aérienne également, on lui donne à présent la préférence aux missiles.

Certes, pendant un certain temps, les fusées sol-air semblaient destinées à un tel développement qu'on a cru « l'aviation de chasse » périmée. Et ce d'autant plus que leur utilisation simultanée ne pouvait être envisagée. « Il ne semble pas possible de pouvoir coordonner, dans un même espace, l'avion et le missile comme l'avion et le canon. Un jour ou l'autre, il faudra choisir ... et d'ailleurs, donner la priorité au missile » *(Chef d'Escadron Bascou, EMG des Forces terrestres antiaériennes, Conférence, Paris, 1962).*

En fait, nous constatons aujourd'hui que la Grande-Bretagne renonce à remplacer les rampes de lancement des fusées « Bloodhound Mark 1 » qu'elle est en train de supprimer et que les fusées « Bloodhound Mark 2 » ne sont plus guère fabriquées que dans la mesure où elles peuvent être vendues à l'étranger. En même temps, l'industrie aéronautique anglaise procède à la mise au point d'un nouveau type d'avion « Lightning » qui atteint une vitesse supérieure à Mach 2.

Situation semblable dans la plupart des autres pays: on abandonne le missile sol-air, trop vulnérable en raison des difficultés de créer des rampes de lancement mobiles (le seul engin mis au point à ce jour avec base mobile, le «Mauler», coûte si cher que les U.S.A. renoncent à son développement) et de l'efficacité des contre-mesures électroniques, — tel l'engin air-sol américain « Shrike » monté

sur avion, qui réagit automatiquement sur l'émission radar des installations de lancement. Sans compter la relativité des résultats, les difficultés de correction, faute de renseignements, et le prix de revient plus élevé que celui de n'importe quelle autre arme (« Mirage » y compris), compte tenu de la puissance de feu.

Perfectionismus Helveticus.

Les améliorations apportées par nos techniciens au « Mirage III C » prévu en 1961, ont déchaîné la réprobation de larges milieux qui les mettaient au seul compte du « perfectionnisme » traditionnel que l'on recherche facilement en Suisse, d'une façon trop systématique.

Quelques observations s'imposent à cet égard.

Le crédit supplémentaire demandé aux Chambres fédérales, en juin dernier, portait sur un montant global de 576 millions. Ajouté au premier crédit accordé de 871 millions, il laissait apparaître le coût de l'avion « Mirage » à 14 millions.

Or ce crédit supplémentaire comprenait le « renchérissement » compté jusqu'en 1968, le coût des installations au sol (même si elles concernaient d'autres avions aussi), les essais (qu'il fallait faire aussi bien pour le «Mirage III C» que pour son successeur, le « Mirage III S »), la munition, les pièces de rechange, etc. Si l'on fait abstraction des montants concernant ces divers postes, qu'il fallait pourtant admettre en tout état de cause, même sans amélioration du « Mirage III C », on constate que les dépassements dûs à l'initiative de nos techniciens se montent à environ 275 millions, sur lesquels une somme de 95 millions avait déjà été annoncée aux autorités fédérales et aux commissions militaires des Chambres en 1961. La présentation des chiffres dans leur réalité aurait certainement permis une appréciation différente des faits. Surtout s'il avait été donné, en même temps, de pouvoir comparer le prix de revient du « Mirage III S » avec celui des avions de performance égale (ou infé-

rieure) construits ou développés actuellement à l'étranger, dont le coût est sensiblement le même, si ce n'est plus élevé.

Quant aux moyens électroniques de bord, ils étaient en plein développement en 1961, lors de la demande initiale de crédits. Toute leur efficacité n'est apparue que par la suite et le système Taran s'est avéré bien supérieur au système français Cyrano I. Il présente des avantages considérables (pilotage automatique, détection des buts en vol à des distances très supérieures, tirs automatiques et missiles téléguidés, visée facile, navigation pré-calculée, etc.). C'est si vrai que le « Mirage III » de 1961 n'est plus construit et que la France lui a préféré le « Mirage III E », en attendant le « III F », équipés l'un et l'autre de l'électronique évoluée « Cyrano II » qui nécessite, comme le « Taran », une modification de la cellule.

D'autre part, il a fallu renforcer le train d'atterrissage pour limiter les risques d'atterrissage sur nos pistes de montagne, modifier le nez du fuselage et fixer à celui-ci des « attaches » pour pouvoir utiliser nos cavernes servant d'abris. Avec l'amélioration des installations électroniques de bord, ces modifications ont été rendues indispensables pour l'utilisation de l'avion dans nos conditions d'engagement.

Enfin, grâce à l'électronique choisie, le « Mirage » n'est pas plus difficile à piloter que le « Hunter ». Une fois habitué à l'utilisation de la technique, le pilote peut au contraire se donner plus facilement à sa mission militaire et tirer le maximum de rendement de son avion. Fallait-il maintenir un système électronique insuffisant, et accepter un rendement de l'avion très au-dessous de ses possibilités?

Il faut près de trois minutes à un « Hunter » pour atteindre une vitesse de 1000 km/h alors que le même temps suffit à un « Mirage » pour dépasser de deux fois la vitesse du son! Pour une même interception à 12 000 m d'altitude, le vol du « Hunter » sera de 20 minutes alors que celui du « Mirage » sera de 6 minutes seulement. Ces performances ne justifient-elles pas le prix payé?

Ces considérations nous amènent à conclure que la réduction du nombre des avions « Mirage » est une erreur lourde de conséquences, car sans réaliser une économie appréciable, on a limité grandement nos moyens de défense aérienne et de destruction des objectifs de surface, comme aussi de protection de la population civile. Quelles autres armes pourront les remplacer et quel en sera le prix?

Major Yves Maitre

La force nucléaire multilatérale

Si les Américains ne paraissent pas encore décidés à forcer le sort en Extrême-Orient avant que leur opinion publique y soit préparée, ils se sont en revanche engagés beaucoup plus résolument dans l'affaire de la « Force multilatérale », qui curieusement semble cheminer de pair avec celle d'Extrême-Orient. Dans ce domaine il n'y a pas d'opposition intérieure prévisible. Au contraire l'opinion et les milieux parlementaires soutiendraient tout effort tendant à conserver aux Etats-Unis le monopole de fait des armements nucléaires dans le monde occidental; l'Union possède, en effet, jusqu'à 95 % de ces armements. Et il est facilement admis dans ce pays que toute « dissémination » des armes atomiques comporte un danger supplémentaire de conflit nucléaire. Ses dirigeants sont visiblement gênés par la crainte que même cette faible marge extérieure ne puisse fausser leurs prévisions et leurs plans.

Aussi le projet d'une force nucléaire de l'OTAN a-t-il fait des progrès très sérieux. On paraissait même près d'un aboutissement à la fin de l'année 1964; il fut retardé par différentes contingences, notamment certains projets du nouveau gouvernement anglais.