

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 149 (2004)
Heft: 4

Buchbesprechung: Revue des revues
Autor: Vautravers, Alexandre

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>

Revue des revues

Maj Alexandre Vautravers

Anibal Jaimes

L'Espagne a subi il y a quelques semaines la pire attaque terroriste de son histoire. Il est frappant de constater le lien entre l'engagement du Gouvernement espagnol aux côtés des États-Unis en Irak, le déferlement de violence terroriste sur son sol et le résultat des urnes. Les populations civiles des belligérants occidentaux pourraient donc devenir à leur tour des «otages» ou des «dommages collatéraux».

Typologie des guerres

La *Revista Militar* du Portugal rend compte en 28 pages d'une conférence intitulée «Typologias de Guerra». Celle-ci a été donnée à l'occasion du 1^{er} cours de défense nationale pour les jeunes et elle débutait par une phrase attribuée à Trotski : «Peut-être que la guerre ne vous intéresse pas, mais la guerre s'intéresse à vous». Le ton donné, l'auteur passe en revue l'étude de la guerre en tant que «méthode scientifique», puis phénomène de violence globale permanente, pour terminer par l'analyse proprement dite des différents types de conflits. Cette dernière est divisée en deux parties. La première énumère des formes plus ou moins connues de guerres et la seconde, très documentée, examine les guerres de demain. Guerre et crime organisé (*Bandenkrieg*), guerre informelle, guerre de l'eau, guerre des flux migratoires et... guerre en tant que politique. Déclassant Clausewitz, la tendance actuelle et future serait «la guerre comme forme de politique» ou «la guerre d'aujourd'hui est une forme supérieure de la politique» avec une saga de «guerre de diaspora», «guerre de la faim» ou encore «guerre du tourisme». (*Revista Militar*, N° 2422, novembre 2003, p. 1103-1130).

Opérations militaires et frais de transport

Le 26 mai 2003, 62 militaires espagnols engagés en Afghanistan et au Kirghizistan décèdent lors d'un acci-



dent aérien à Trébizonde, en Turquie. L'aéronef, le Yakovlev Yak-42D UR-42352 avait été loué à la compagnie ukrainienne Air Mediterranean pour assurer les rotations des militaires espagnols engagés dans les opérations de maintien de la paix. La cause de l'accident (une grossière erreur humaine,) l'ampleur de la catastrophe ont motivé le ministre de la Défense espagnol à présenter devant la *Comision de Defensa del Congreso* (sénateurs) un compte rendu des modalités et des coûts de transport dans le cadre des interventions à l'étranger. Bien que seulement le 6% des vols de transport aient été effectués avec des avions étrangers, notamment ukrainiens, l'accident a fait naître deux positions antagonistes et inconciliables : pour les militaires, c'est le manque d'avions espagnols qui a nécessité la location d'avions supplémentaires, tandis que, pour la gauche, tout cela était dû à un excès de soldats... La gauche justifie sa position sur la base du coût des interventions à l'étranger, qui a passé de 6 millions d'euros pour l'année 1990 à 323 millions d'euros en 2002. (*Revista Española de Defensa* N° 183/184, mai/juin 2003, p. 36-41).

Projection navale espagnole

Le 16 mai 2003, la troisième des quatre frégates espagnoles de la classe *F-100*, baptisée *Blas de Lezo*, a été lancée au chantier naval de Ferrol. Les modèles de la série *F-100* représentent les navires de surface les plus modernes d'Europe, notamment équipés du système de combat *AEGIS*, monté pour la première fois sur des frégates au lieu des destroyers et des croiseurs américains et japonais. *AEGIS* est un système de défense antiaérien qui équipe les bâtiments de l'*US Navy* participant à la défense des porte-avions. Le projet des quatre *F-100* de la marine espagnole trouve sa continuité dans la construction programmée de cinq frégates *F-310* pour la marine norvégienne. (*Revista Española de Defensa* N° 183/184, mai/juin 2003, p. 137).

«Learjet»: les 40 ans d'un pur-sang helvétique

Dans son numéro de juillet 2003, *Air International* rend hommage aux quarante ans du plus beau produit de l'industrie aéronautique helvète: le *Learjet*. En effet, c'est en octobre 1960 que la *Swiss-American Aviation Corporation* prenait ses quartiers à St-Gall, avec Bill Lear et le Dr Hans L. Studer aux commandes. Pour rappel, le Dr Studer était le chef de design du chasseur-bombardier suisse *P-16*. Le premier produit de l'entreprise s'est appelé *SAAC-23*, puis *Learjet 23*. En 1962 déjà, une maquette 1:1 était construite, tandis que l'outillage commençait à arriver aux ateliers de fabrication installés dans l'aéroport de St Gall-Altenrhein... Pas assez vite cependant pour Bill Lear, qui décida alors de déménager les opérations pour construire le *Learjet* dans une usine bâtie à Wichita, Kansas. Plus de 2300 *Learjet* ont été construits dans 25 versions différentes et la production ne semble pas près de s'arrêter. (*Air International*, Grande-Bretagne, juillet 2003, p. 39-46).

Les «Cougar» suisses certifiés ISSY

Le 27 novembre 2003, RUAG Aerospace a annoncé que l'ensemble de la flotte des *Cougar* de la Force aérienne suisse a été certifié ISSYS (*Internes SelbstSchutz-SYSTEM ou Integrated Self-protection SYSTEM*) le 9 septembre 2003. Le programme de départ, développé en deux phases, prévoyait la modification de quatre exemplaires seulement; cependant, en mai 2003, un contrat fut signé pour installer ISSYS sur l'ensemble des 12 *Cougar* de la Force. (*Air International*, janvier 2004, p. 7).

Les Forces aériennes suisses ont 90 ans

Le 90^e anniversaire de la création de la Force aérienne suisse ainsi que le lancement d'Armée XXI ne sont pas passés inaperçus pour *Air International*. Un article de cinq pages établit l'ordre de bataille au 1er janvier 2004 et passe en revue les différents domaines qui seront affectés par le redéploiement issu d'Armée XXI. Parmi les sujets traités, le programme de 407 millions de francs destiné à doter les *F/A-18 C/D Hornet* de nouveaux systèmes électroniques – notamment un IFF (*identification ami-ennemi*) – compatibles avec les standards de l'OTAN. Mentionnons également la mise à la retraite et la vente des *F-5 F* à l'USAF – 32 avions pour 18,6 millions de dollars – de même que l'intérêt pour les *Tiger* helvètes manifesté par la Force aérienne philippine et par le Brésil. Dans le chapitre «transport», seules

35 *Alouette III* sur 84 survivront dans l'Armée XXI et continueront à prêter leurs services pour dix ans encore.

Mais tous les regards se posent sur les futurs besoins à l'horizon 2008. La mise à la retraite de 33 *F-5 F Tiger* pose un problème difficile à résoudre, car l'arrêt de la chaîne de production des *F/A-18 C* indique que les solutions de remplacement doivent être trouvées parmi des candidats comme l'Eurofighter *Typhoon*, le Dassault *Rafale* ou le Saab/BAE *Gripen*. Entre-temps, la Suisse cherche à acheter 12 *F/A-18 C/D* de surplus à qui veut bien en vendre, afin de remplacer en premier lieu le *Mirage III RS* qui vient de prendre sa retraite.

Un autre sujet pendant concerne l'achat ou le *leasing* de deux transporteurs militaires moyens pour des opérations dans le territoire national et éventuellement un gros transporteur comme le *Airbus 400M*, qui offrirait à la Suisse la possibilité de déployer elle-même ses troupes et son matériel dans le cadre de l'ONU. Ces appareils, exploités par les Forces aériennes, pourraient être mis à disposition de l'aide en cas de catastrophe, d'autres départements fédéraux ainsi que, pourquoi pas, de partenaires civils ou étrangers.

L'article s'achève sur une note très positive: bien que le nombre d'aéronefs dans l'ordre de bataille ait connu une baisse importante, l'équipement moderne, les standards professionnels exigeants et l'organisation flexible feront de la Force aérienne suisse une arme aérienne puissante dans une décennie, au moment de la célébration de son premier centenaire. (*Air International*, février 2004, p. 22-26).

Deltas

Aircraft Illustrated publie un article haut en couleur sur la mise à la retraite des *Mirage* de la Force aérienne suisse en 2003. Les derniers appareils encore en service en Europe étaient les *Mirage III RS* du *Flieger Staffel 10* basés à Dübendorf. Ces appareils, destinés à la reconnaissance photo tactique, sont également passés maîtres dans le domaine de la photo... artistique – comme en témoignent les magnifiques illustrations montrant ces machines et les hommes qui les ont entretenues et fait voler pendant leur 38 ans de service en Suisse.

Clou d'or pour une carrière impeccable, ce sont des *Mirage III RS* de la Force aérienne suisse qui ont remporté en 2003 le prestigieux concours *Recce Competition*, à Florennes, en Belgique – battant avec leurs fidèles deltas quadragénaires toute la crème européenne de la spécialité, équipée de machines 30 ans plus jeunes. (*Aircraft Illustrated*, décembre 2003, p. 58-61).