

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

Artikel: F-5 E/F Tiger II
Autor: Lewis, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823435>

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: 24.02.2026

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



Peter Lewis est réputé internationalement pour ses photos réalisées en vol, au-dessus des Alpes.

Toutes les photos © Peter Lewis.

Forces aériennes

F-5 E/F Tiger II

Peter Lewis

Photographe

Il y a du nouveau pour le *Tigre*. La flotte de Northrop F-5, qui à une époque a compté plus de 100 appareils en version E (monoplace) et F (biplace) a été acquise à la fin des années 1970 et au début des années 1980. Plusieurs appareils ont perdu leur statut d'avion de combat et ont été retirés de l'ordre de bataille. Le Département de la Défense, de la Protection de la population et des Sports (DDPS) est sous pression pour réintroduire le F-5 dans ce rôle. Au cours des engagements de protection du *World Economic Forum* (WEF) en 2017, les Forces aériennes suisses ont maintenu une patrouille aérienne (CAP) au-dessus de Davos. Les F-5 n'ont reçu aucune mission d'interception et étaient desservis par des pilotes de F/A-18 *Hornet* – malgré que l'escadrille 19, équipée de *Tigres*, étaient alors opérationnelle à Sion.

La flotte revue à la baisse de 26 appareils dénombrera probablement 22 cellules E et 4 F biplaces. Ces derniers sont nécessaires pour la qualification annuelle des pilotes, la formation continue des pilotes de *Hornet*. Ils sont également employés comme plateforme pour l'export de moyens de contre-mesures électroniques (CME). Sachant que dix appareils monoplaces sont actuellement attribués à la Patrouille suisse, cela signifie que seuls une douzaine d'appareils en livrée gris souris pourraient être maintenus en état de vol.

Actuellement, quinze cellules E et 8 versions F ont été mis en stockage au milieu de l'année 2017. Les *Tigres* volant actuellement ont tous reçu des modifications structurelles – notamment le remplacement du longeron de la section avant du fuselage, sur lequel des fissures ont été détectées. Mais le manque de pièces détachées pour certaines composantes essentielles devient problématique, à l'instar des cartouches d'éjection pour le siège éjectable. Non équipés de GPS, les *Tigres* suisses sont encore aujourd'hui dépendants du contrôle aérien au sol afin d'assurer des interceptions précises.

Le programme de maintien en état de service de la

flotte vise à atteindre les 4'000 heures de vol avant une prochaine révision. Ce chiffre correspond à la limite des cellules fixée par le constructeur Northrop, qui a été étendue à 8'000 heures en 1977. Certains appareils qui ont peu volé ces dernières années ne comptent que 2'200 heures au compteur, alors que le *leader* de la flotte actuelle, le J-3030, en compte 3'700. D'autres à l'instar du J-3005, qui approchent les 4'000 heures, ont déjà été retirés.

Même s'il reste de la vie dans la cellule des F-5, les pilotes de milice ne rajeunissent pas ! L'âge maximum pour les pilotes de jets a été augmenté, afin de s'adapter aux réalités. Mais les pilotes de plus de 50 ans doivent désormais « sponsoriser » leurs propres heures de vol, étant donné que beaucoup sont des pilotes de ligne de milice et au-delà de 50 ans, leur employeur n'est plus tenu de les laisser partir au service militaire.

Selon une étude menée par les Forces aériennes, pratiquement la moitié des pilotes ont accepté de continuer à voler. Ils reçoivent ainsi 80 % de leur salaire en accomplissant leur service de milice. Le solde des pilotes a ainsi terminé sa carrière au sein de l'armée. Malgré ces chiffres, il manque toujours des pilotes pour voler sur F-5 et plusieurs pilotes professionnels de F/A-18 ont dû être requalifiés sur les machines plus anciennes, afin de maintenir les escadrilles opérationnelles. Les différences entre les deux appareils sont importantes, mais ne posent pas de problème particulier. Plusieurs générations les séparent, mais le F-5 demeure un appareil conçu de manière très pragmatique et tactile (*hands on*) et son avionique requiert un suivi constant des instruments dans le cockpit – là où l'électronique du F/A-18 assiste beaucoup le pilote.

Même si les « nouveaux » pilotes de F-5 proviennent tous des escadrilles de F/A-18, ils parviennent tout de même à voler près de 80 heures par année sur le *Tigre*, au sein des escadrilles de milice ou bien au sein

de la Patrouille suisse. En comparaison, une escadrille de milice formée de « vétérans » atteint les 120 heures par année. Les pilotes de la Patrouille suisse effectuent environ 60 heures de vol au sein de leur formation et 20 à 30 heures en tant que « Red Air » c'est-à-dire les « agresseurs » ou forces adverses lors d'exercices durant les mois d'été. Ils effectuent ces heures au-dessus de leurs heures d'entraînement *Hornet* qui, elles aussi, sont en augmentation. Les pilotes qui transitionnent vers le F-5 ont donc accumulé au moins 300 heures de vol sur leur compteur.

Depuis l'entrée en service du F/A-18 *Hornet*, les F-5 ont accompli plusieurs missions différentes. Leur rôle premier est d'être engagé en tant qu'adversaires contre les F/A-18. Plusieurs Etats étrangers « louent » de nos jours des « Red sparring partners » (souvent des entreprises privées, NdlR). La Suisse a été en mesure de maintenir des pilotes professionnels et de milice expérimentés, capables de « combattre » les F/A-18 même si la monture n'est pas assez performante pour se mesurer au *Hornet*. Le *Tigre* a malgré cela d'excellentes qualités en combat rapproché (*dogfight*). Cela explique que l'US Navy a acheté au total 44 cellules d'appareils suisses, en deux tranches. L'US Navy considère que le F-5 est la solution la meilleure marché pour remplir le rôle d'agresseur et ces appareils sont ainsi employés de l'autre côté de l'Atlantique dans ce rôle.

P. L.



Biographie

Peter Lewis

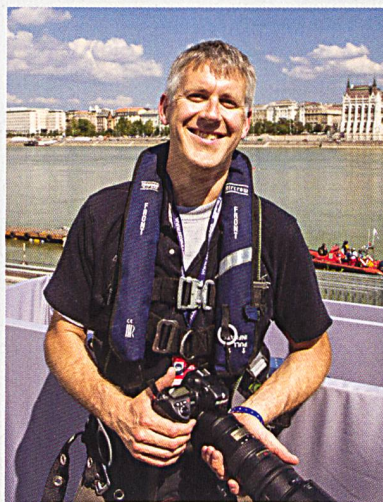
Basé à proximité de Zurich, Peter Lewis (1965) a vécu en Suisse durant vingt-cinq ans. Il est auteur, co-auteur et photographe de quatre ouvrages sur les machines des Forces aériennes suisses, ainsi que de nombreuses couvertures et articles de revues spécialisées dans le domaine de l'aviation. Il s'est concentré sur la photographie depuis les airs pour de nombreux clients – de commandes et de clients individuels en passant par des compagnies aériennes, des opérateurs d'avions d'affaire ainsi que de forces aériennes où il réalise l'essentiel de son activité.

L'aviation est omniprésente dans les activités de Peter Lewis : ayant grandi directement sous l'approche 28R de l'aéroport de Heathrow à Londres, jusqu'à son activité actuelle en tant que CEO d'Alpine Air Support, une compagnie aérienne spécialisée dans les hélicoptères.

Le travail de Peter Lewis a été présenté dans de nombreuses revues d'aviation basées en Grande Bretagne, notamment *Air Forces Monthly*, *Aircraft Illustrated*, *Classic Aircraft* et *Propliner*. Son travail en coopération avec la REGA implique que ses photos de jets Challenger CL-604 et d'hélicoptères A109 sont parues dans des magazines à travers le monde entier. Les Forces aériennes suisses ont commandé plusieurs vols photos avec la flotte d'appareils actuellement en service : du chasseur F/A-18 au dernier hélicoptère AS532 *Cougar*. Plus récemment, il a travaillé avec l'armée suisse pour réaliser *Swiss Tiger Parallel Flight*. Ce nouvel ouvrage reflète les opérations et les émotions de la flotte de F-5 *Tiger* helvétique.

Peter planifie, coordonne et effectue les vols de ses travaux photographiques. Pour cela, il utilise fréquemment l'OV-10 *Bronco* en tant que plateforme, en raison du champ de vision unique qu'offre l'arrière de cet appareil.

En tant que l'un des fondateurs d'un magazine d'aviation en 2003, Peter Lewis a été photographe en chef dans le cadre de nombreux exercices militaires en Europe. Il a également effectué un reportage sur un porte-avions américain dans le Golf Persique au cours de l'opération ENDURING FREEDOM. Mais il reste cependant le spécialiste des Forces aériennes suisses, auquel il consacre ses deux prochains projets, toujours à la recherche d'images particulières, au-dessus des nuages.





Photos © Peter Lewis.

