

Tiger II, un avion "sur mesure" pour la Suisse

Autor(en): **Ott, Charles**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **120 (1975)**

Heft 12

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-343990>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Tiger II, un avion «sur mesure» pour la Suisse

par le colonel Charles Ott

Tous ceux qui sont conscients des graves lacunes que présente notre armement aérien ont pris connaissance avec satisfaction de la décision du Conseil fédéral de proposer aux Chambres l'acquisition de 72 avions de combat F-5 E Tiger II. Mais, ont demandé certains, cet avion répond-il à nos besoins, n'existe-t-il pas des appareils plus modernes, plus efficaces?

LES F-14, F-15 ET F-16 NE CONSTITUENT PAS UNE ALTERNATIVE!

Les chasseurs américains les plus récents suscitant partout un vif intérêt et étant l'objet de propos élogieux, cependant que le cours du dollar continue à être attrayant, on s'est donc demandé s'il ne serait pas possible, voire indiqué, de choisir plutôt ces modèles. De tels dilemmes sont inévitables lorsqu'une acquisition s'étend sur autant d'années que cela a été le cas chez nous. Les F-14 et F-15 comptent certainement parmi les meilleurs chasseurs. Mais la classe de leurs prestations doit être payée d'un tel prix que les Grands eux-mêmes ne sont pas en mesure d'en acheter en nombre suffisant. On a donc cherché un appareil moins coûteux. La mise au concours de chasseurs de construction légère, lancée dans le cadre d'un programme d'essai, a servi ces efforts. Comme de petits Etats membres de l'OTAN veulent également se réarmer au moyen du chasseur léger F-16, il y a lieu de se demander si nous ne devrions pas nous joindre à eux par souci de collaboration, cette dernière ayant déjà porté des fruits remarquables sur le plan civil avec la KSSU (Communauté de travail des compagnies de navigation aérienne KLM, Swissair, SAS et UTA). Mais, si tentante qu'elle puisse paraître, cette solution ne peut malheureusement être retenue.

Le F-16 est aujourd'hui encore uniquement un avion d'essai. L'avionique de l'armement et de la navigation doit encore être développée en commun au cours des prochaines années. En Suisse, nous avons fait de très mauvaises expériences financières avec l'achat d'un avion et sa synchronisation avec l'avionique existante. Des surprises de ce genre ne sont nullement exclues également avec le F-16.

On ne sait pas encore quand le F-16 pourra être acquis. Quelques années peuvent encore s'écouler avant qu'il puisse être livré en séries relativement importantes comme avion de combat. Les gouvernements intéressés peuvent assumer ce risque, car ils ont pourvu en temps utile à la relève de la génération des Starfighters. Ces derniers ont été acquis dans des conditions analogues à celles de nos Mirage. Mais, chez nous, il s'agit de remplacer aujourd'hui les Venom, complètement surannés. Si bien que le problème présente dans notre pays un caractère de bien plus grande urgence: il s'agit d'acquérir aussi rapidement que possible un avion qui comporte un minimum de risques à l'achat. Le Tiger II remplit ces conditions et il est, à l'heure actuelle, un moyen de combat moderne.

EVENTAIL OPTIMUM DE VITESSES

Dans les combats aériens à des altitudes n'excédant pas 6000 m, le meilleur éventail de vitesses se situe entre Mach 0,8 et Mach 1,5. Des vitesses inférieures sont dangereuses, à cause des avions d'appui tactique au sol qu'il s'agit de combattre, et des vitesses supérieures ne sont pas pratiques, car elles impliquent une approche trop rapide de l'adversaire, entraînant de grands rayons de virage et d'autres inconvénients. Or le Tiger II opère précisément dans le cadre de cet éventail.

MOBILITÉ PARFAITE

La protection contre des avions d'appui tactique au sol implique la plupart du temps des combats tournoyants. Ce sont alors la mobilité et le pilote qui entraînent la décision. La capacité de manœuvre du Tiger II est excellente, alors que le F-16 ne pourrait transformer son rapport poussée-poids en une plus grande mobilité qu'à une altitude supérieure. Dans un combat aérien, c'est en premier lieu la position initiale au début du duel qui compte, ainsi que la capacité du pilote de réaliser aussi rapidement que possible la situation et ses avantages. C'est dire qu'un bon pilote, à moins d'être en état d'infériorité désespérée, s'en tirera victorieusement, même avec un appareil relativement ancien et moins puissant. Etant donné la bonne formation dont nos pilotes bénéficient, on peut espérer qu'ils parviendront, à l'instar des Israéliens dans tous les conflits

du Proche-Orient, à intervenir avec succès même avec des appareils qui ne sont pas supérieurs à tous les points de vue. Ils ne devraient manquer ni de la mobilité d'esprit nécessaire, ni de fantaisie, ni de capacité de se représenter l'espace, ni de volonté d'intervenir, ainsi que les démonstrations faites chez nous n'ont cessé de le confirmer.

UN ARMEMENT TOUJOURS PLUS PERFECTIONNÉ

Grâce au fait que le Tiger II a été acquis par divers Etats arabes dont la fortune est basée sur le pétrole, son armement a été constamment développé. Ces systèmes supplémentaires sont offerts aux autres amateurs de l'avion à des prix modérés et sans risque de développement. Ainsi, conformément à notre pratique antérieure, nous pourrions continuer à moderniser l'avion sans être obligés de trouver nous-mêmes les améliorations à y apporter, ni à les financer.

VALEUR ET BUT DE LA PROTECTION DE SECTEUR

L'intervention du nouvel avion doit assurer une certaine liberté de manœuvre aux principaux moyens de combat des forces terrestres, c'est-à-dire aux formations blindées, pendant une durée déterminée, de jour, la principale phase d'intervention des chars blindés. A vrai dire, la protection aérienne n'est pas imperméable, mais elle permet d'empêcher une attaque concentrée durable d'avions ennemis d'appui tactique au sol. Elle assure également la protection des chasseurs-bombardiers dotés d'une grande puissance de feu, mais assez lents. Pour la Suisse, une telle protection de l'espace au moyen d'avions est d'autant plus urgente que celle assurée par les moyens de DCA continue à être trop faible, les renforcements nécessaires n'étant toujours pas encore entièrement disponibles. La protection aérienne limitée dans le temps au moyen d'avions est extrêmement flexible et elle réduit considérablement la liberté de manœuvre de l'ennemi, ainsi que le temps où il demeure dans la zone des combats. Elle doit toutefois être complétée par une protection résultant d'armes DCA mieux adaptées à une intervention durable et ceci par tous les temps. La combinaison des deux systèmes d'armes aboutit à un système synergétique qui présente dans son ensemble plus d'avantages que les divers éléments considérés séparément.

Le nouveau chasseur étant désormais disponible, alors que certains nouveaux moyens de défense DCA n'en sont pas encore tout à fait à ce stade, il est judicieux de concentrer les ressources disponibles sur le premier, de manière à pouvoir en acquérir un nombre suffisant pour assurer une rotation d'intervention et une densité d'appareils raisonnables dans la zone de combat.

Dans l'intérêt d'une défense nationale efficace, il faut espérer que le nouveau Parlement lèvera l'hypothèque contractée par son prédécesseur et réglera rapidement et positivement le problème de l'acquisition d'avions, de façon que la voie soit ensuite libre pour améliorer la défense DCA. Car le Tiger II est un engin de combat efficace et moderne; il peut parfaitement remplir la mission spécifique qui lui est dévolue en matière de protection de secteur au bénéfice des troupes terrestres et il répond aux possibilités tant financières qu'opérationnelles de notre pays.

C.O.

