

3003 Berne, 28 juillet 1989

Informations concernant le projet "Nouvel avion de combat"

Objet du document

Les Commissions militaires des Chambres ont tenu séance les 16 mai (Conseil des Etats) et 7 juin 1989 (Conseil national). A cette occasion, elles ont chargé le Département militaire fédéral de rédiger une documentation non classifiée concernant le projet "Nouvel avion de combat". Le présent document, divisé en deux chapitres, renseigne d'une part sur la nécessité d'acquérir un nouvel avion de combat et, d'autre part, sur le projet d'achat du FA-18 Hornet.

Dans les pages qui suivent, il a également été répondu aux questions posées par les membres des Commissions militaires.

* * * * *

Pourquoi la Suisse a-t-elle besoin d'un nouvel avion de combat ?

La menace potentielle

Le maintien de la crédibilité de notre neutralité armée revêt une importance particulière face aux changements de nature géostratégique opérés par les deux blocs de puissances présents en Europe. Les mutations en cours peuvent aboutir au succès, mais elles sont aussi susceptibles de connaître des revers. L'histoire, même la plus récente, a démontré que les événements peuvent rapidement prendre l'une ou l'autre de ces tournures. Des changements subits et profonds dans les rapports internationaux ne peuvent être exclus tant que la mise en place irréversible de nouvelles structures stables n'aura pas succédé aux déclarations d'intentions. Même dans l'hypothèse la plus favorable, ces réalisations prendront beaucoup de temps. Bien que certaines initiatives aient déjà abouti, la plupart des dossiers sur la limitation des armements nucléaires et conventionnels se trouve encore sur la table des négociations. Alors que l'on ne disposait que d'estimations jusqu'à présent, les discussions en cours ont permis d'obtenir une confirmation officielle du volume des armements en présence, et cette réalité des chiffres n'est pas de nature à favoriser une issue rapide des négociations. Il est en outre nécessaire que cette évolution puisse se faire dans un climat de confiance, propre à l'établissement d'une situation solide, stable et durable.

Malgré les efforts entrepris en matière de contrôle et de réduction des armements, les moyens de guerre aérienne stationnés en Europe ne cessent cependant d'être renforcés de façon massive et constante. Tant l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) que le Pacte de Varsovie (PAVA) remplacent leurs avions et hélicoptères les plus anciens par des modèles perfectionnés. Pour l'Ouest, on citera par exemple l'introduction du système d'armes TORNADO, ainsi que les projets "European Fighter Aircraft" (EFA) et "Panzerabwehrhelikopter 2" (hélicoptère antichars PAH 2). Quant à l'Est, ses armements les plus modernes sont représentés par les avions de combat Sukhoi 24, 25, 27, les MIG 29 et les hélicoptères de combat Mi 8 et 26. Il convient en outre de rappeler que la qualité des systèmes d'armes soviétiques a fortement impressionné les experts occidentaux lors du récent Salon aéronautique du Bourget, en juin 1989.

D'après les estimations actuelles, l'OTAN et le PAVA alignent chacun 1400 appareils en Europe centrale, tous capables d'atteindre notre espace aérien. En cas de conflit, il est fortement probable que sans contre-mesures appropriées, une partie de ce potentiel violerait notre espace atmosphérique.

Actuellement, grâce aux innovations technologiques, toutes les forces aériennes ont tendance à améliorer considérablement la valeur combative de leurs avions, même si les effectifs totaux sont en diminution. Notre aviation militaire n'échappera pas à cette règle : la mise hors service des 134 HUNTER réduira notre flotte de 35 %, mais l'acquisition de 34 appareils FA-18 HORNET représentera une augmentation globale de la qualité de nos moyens.

En fait, les avions de combat modernes sont maintenant capables, en utilisant les angles morts des radars et d'autres lacunes de la défense aérienne, d'effectuer leurs attaques, à des altitudes allant de 30 à 15'000 mètres/sol, à partir du dispositif existant. En outre, dans la guerre combinée air-sol, les hélicoptères antichars, de combat et de transport utiliseraient la partie inférieure de l'espace aérien. Si elles veulent remplir leur rôle de bouclier pour la population et l'armée, les troupes d'aviation et de défense contre avions doivent être en mesure de combattre ces divers moyens.

L'état actuel de la technique

Comparés à nos appareils, les chasseurs et chasseurs-bombardiers actuellement en service en Europe disposent d'une avance technologique de deux générations. Ce progrès se caractérise par :

- les performances excellentes des radars de bord
- la possibilité de détecter et de poursuivre avec le radar de bord des objectifs situés plus bas que soi et de les combattre avec des missiles air-air (capacité dénommée "look down - shoot down")
- La capacité de voler très bas en pilotage automatique, ce qui permet de passer au-dessous du secteur éclairé par le radar de l'adversaire
- la pleine capacité de voler de nuit et par tous les temps
- la qualité de l'armement quant à la précision, l'efficacité au but et la distance d'engagement
- les moyens de guerre électronique
- l'amélioration des performances, y compris le rayon d'action et l'autonomie de vol.

Les avions de combat de l'armée suisse - HUNTER, MIRAGE et F-5 TIGER - datent des années cinquante, soixante et septante, et ne correspondent plus, ou plus que partiellement à l'état le plus récent de la technique. Dans le combat terrestre, il est possible de compenser un retard technologique des armes par l'exploitation des avantages offerts par le relief. Cela ne vaut en revanche pas pour le combat aérien car, dans les airs, les avions sont confrontés au face-à-face direct. Dans cette situation, seules les performances des appareils et les capacités des pilotes sont déterminantes.

La place de l'espace aérien suisse dans le contexte européen

L'espace aérien neutre Suisse-Autriche joue, en direction Nord-Sud, un rôle de barrière, faisant obstacle aux liaisons aériennes de l'OTAN Nord et de l'OTAN Sud.

En direction Est-Ouest, cet espace aérien constitue un corridor qui permet de voler à l'abri de la détection radar.

Pour la France, l'espace aérien suisse constitue un espace avancé, dont le contrôle direct lui échappe.

En cas de crise, cet espace aérien pourrait prendre très vite une importance stratégique, imposant à notre pays la nécessité de le surveiller à titre préventif, ou nous exposant même au danger d'une guerre aérienne.

Les buts de la politique de sécurité de la Suisse

Les quatre buts de notre politique de sécurité :

- sauvegarde de la paix dans l'indépendance
- sauvegarde de la liberté d'action politique et militaire
- protection de la population
- domination du territoire national

exigent une défense aérienne forte. Cette dernière correspond au mode de prévention de la guerre par la préparation à la défense, appelé dissuasion. Sans la maîtrise de notre espace aérien, nous ne pourrions dominer le territoire national et nous perdriions notre liberté d'action dans les airs et au sol, car le combat terrestre est de plus en plus influencé par le rapport des forces dans les airs. Simultanément, nous livrerions sans protection notre population et nos troupes terrestres aux attaques aériennes de l'adversaire.

La sauvegarde de la souveraineté sur l'espace atmosphérique et la défense aérienne

Le droit international public nous fait obligation, en tant qu'état neutre en permanence, d'assurer la sauvegarde de la souveraineté sur notre espace atmosphérique. Cette obligation s'étend à toutes les couches de l'atmosphère terrestre pouvant être utilisées par des avions. Ainsi, si la partie supérieure de notre espace aérien n'était pas défendue par des moyens adéquats, elle pourrait être exploitée à des fins militaires contre notre pays ou des pays tiers. Il ne nous serait dès lors pas possible de protéger la population et l'armée, songeons en particulier à une phase de mobilisation de guerre, ni d'assurer la sauvegarde de la neutralité.

Conformément à l'Ordonnance du Conseil fédéral du 17.10.84 sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace atmosphérique, c'est l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) qui assure la surveillance en cas de navigation aérienne non restreinte. Cet office peut faire appel au Commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions (CADCA) en vue d'appliquer des mesures relevant de la police aérienne. Dans les cas où ce trafic est limité ou interdit, la responsabilité du contrôle passe au CADCA.

La sauvegarde de la souveraineté aérienne revêt donc une grande importance dissuasive, dont la crédibilité requiert des moyens appropriés. Elle donne, en fin de compte, la mesure de notre volonté de défense. La conception de cette sauvegarde nous permet d'agir graduellement, en fonction des circonstances : les différentes interventions vont de l'identification à l'usage des armes sans sommation. L'exécution de ces tâches implique l'engagement combiné de plusieurs moyens. La défense contre avions n'est pas en mesure d'identifier ni d'intercepter des avions, elle ne peut que les combattre. En revanche, seuls des avions hautement performants, capables de voler par tous les temps, sont en mesure de remplir de telles missions, à tout moment et de façon différenciée. Une défense aérienne efficace nécessite donc des avions et une défense contre avions, ainsi que des moyens appropriés de reconnaissance et de conduite.

Les moyens de défense aérienne

Les moyens de défense contre avions (DCA) existants, et ceux dont l'acquisition est proposée dans le Programme d'armement 1989, permettent d'assurer une bonne défense aérienne dans la partie inférieure de l'espace aérien. Il s'agit des canons de 20 mm de la DCA légère, des pièces de 35 mm - équipées de l'appareil de conduite de tir SKYGARD - de la DCA moyenne, des systèmes d'engins guidés de DCA RAPIER, ainsi que des engins guidés légers de DCA STINGER, ces derniers devant encore être acquis. Il est approprié de fournir un effort principal dans ce domaine, en raison de l'augmentation de la menace que constituent les hélicoptères et les avions capables de voler à basse altitude. Quant aux engins guidés sol-air BL-64 BLOODHOUND, introduits il y a 20 ans comme DCA d'interception, ils continuent de remplir leur rôle durant la première phase d'un éventuel conflit, sans cependant correspondre au niveau le plus récent de la technique. En outre, leur nombre est trop restreint, si bien qu'ils ne pourraient assurer la défense aérienne à très haute altitude pendant une longue durée.

Durant quelque temps encore, les avions F-5E/F TIGER pourront remplir les missions de couverture aérienne à moyenne altitude. Les MIRAGE IIIS, qui, aujourd'hui déjà, ne peuvent plus remplir avec quelque chance de succès leur tâche d'intercepteur tous temps, seront également affectés à la couverture aérienne. Cela signifie qu'un nouvel avion de combat devra reprendre le rôle initial de ces 30 MIRAGE IIIS, et, à son tour, être opérationnel durant une trentaine d'années.

Le nombre d'avions de combat qu'il est nécessaire d'acquérir - 34 appareils - est approprié dans la mesure où il s'agit de remplacer les 30 MIRAGE IIIS en tant que chasseurs d'interception, et pour autant que ces nouveaux avions puissent toujours être engagés de façon combinée avec d'autres moyens de défense aérienne. De plus, les appareils modernes sont équipés d'engins guidés de la génération la plus récente, et sont en mesure de combattre simultanément plusieurs objectifs. De tels systèmes d'armes offrent donc une efficacité globale qui est un multiple de celle de nos moyens actuels.

L'engagement combiné de l'aviation et de la défense contre avions

Même un dispositif de DCA dense comporte, sur le plan horizontal comme sur le plan vertical, des lacunes, par lesquelles les avions attaquants peuvent pénétrer sans être combattus. C'est le cas en particulier dans la partie la plus basse de l'espace aérien (dès 500 mètres/sol), où une détection radar complète au moyen de stations au sol n'est plus possible, en raison des particularités de la topographie. Les avions les plus modernes, tels que le TORNADO ou le SU-24, sont en mesure de remplir de telles missions. En outre, la DCA est par nature plutôt statique. Les adaptations de dispositifs nécessitent un temps compté en heures, alors que la lutte contre la menace exigerait beaucoup moins de temps. Concrétiser en temps utile des efforts principaux n'est donc pas possible. Enfin, seule une partie de la DCA est apte au combat de nuit et par tous les temps. Même des systèmes modernes, tels que le STINGER, exigent la liaison visuelle avec l'objectif. Et si l'on voulait équiper systématiquement tous les moyens de DCA de radars ou autres détecteurs, une telle entreprise ne pourrait être réalisée, tant pour des raisons techniques que tactiques, et, elle serait hors de coût.

Grâce à leurs armes, les avions de combat modernes sont capables, eux, de concrétiser des efforts principaux en quelques minutes, dans le plan horizontal et vertical. Avec leur radar performant, ils peuvent détecter plus tôt que la DCA les avions et hélicoptères ennemis, même ceux attaquant à basse altitude. Dans le cadre de l'engagement combiné des moyens, la DCA et les avions plus anciens peuvent aussi profiter des possibilités d'alerte et de guidage offertes par ces nouveaux appareils.

En raison des potentiels de guerre accumulés en Europe occidentale, une crise ou un conflit peut éclater en tout temps, dans un délai de quelques heures. Notre aviation militaire peut intervenir à temps, grâce aux professionnels de l'Escadre de surveillance et aux collaborateurs de l'Office fédéral des aérodromes militaires. Nos engins guidés BL-64 BLOODHOUND sont aussi opérationnels en temps utile. En revanche, l'entrée en service du gros des troupes de défense contre avions dépendrait d'un décret de mobilisation, ce qui signifie que l'établissement de la préparation à l'engagement de cet élément-là de notre DCA durerait jusqu'à deux jours.

Les moyens de défense aérienne sont vulnérables

L'état actuel des moyens de reconnaissance nous laisse supposer que les installations fixes, du moins l'infrastructure visible, sont en principe connues. Dans l'hypothèse d'une guerre combinée sol-air dirigée contre notre pays, nous admettons que ces installations pourraient être la cible d'armes sol-sol et air-sol. Il en va de même pour les systèmes d'armes mobiles qui émettent des ondes électromagnétiques (les radars de bord, par exemple).

Il convient de compléter cette image d'un ennemi potentiel par quelques considérations d'ordre opératif. Grâce à la forte décentralisation et à la protection de nos installations, et par le fait que notre armée poursuit un but strictement défensif, nous partons du principe qu'il est peu vraisemblable que notre pays constituerait un objectif prioritaire pour les belligérants. En outre, notre infrastructure est très résistante à l'effet des armes et nous sommes en mesure de procéder rapidement à la réparation des dommages qui résulteraient d'une attaque. Dans le même ordre d'idées, nos travaux de planification pour le stationnement des avions de combat FA-18 sont caractérisés par deux éléments : une décentralisation optimale ainsi qu'un degré de protection élevé des abris et cavernes.

Résumé

La capacité de sauvegarder la souveraineté sur l'espace atmosphérique et l'existence d'une défense aérienne forte sont des éléments extrêmement importants de notre politique de dissuasion. Ils constituent l'une des conditions devant permettre de sauvegarder notre liberté d'action et de garantir la protection de la population et de l'armée. L'accomplissement de ces tâches implique l'engagement simultané de différentes composantes. Renoncer à l'un de ces éléments reviendrait à hypothéquer l'efficacité de l'ensemble. L'achat d'un nouvel avion de combat répond dès lors à une nécessité urgente. Engagé conjointement avec la défense contre avions et les appareils chargés de la couverture aérienne, il nous permettra de combattre les avions et hélicoptères ennemis de la nouvelle génération.

Le projet FA-18 HORNET

La situation initiale

Lors de la définition du projet de nouvel avion de combat (NAC), il fallut tenir compte de deux caractéristiques, la politique et le rythme d'acquisition de l'armement, ainsi que de leurs corollaires, une aviation dont la flotte est hétérogène et partiellement surannée.

Actuellement, les avions suivants sont en service :

- les HUNTER, datant des années cinquante
- les MIRAGE III, acquis au début des années soixante, après réduction de la commande initiale
- les HUNTER, achetés d'occasion au début des années septante, pour le combat contre des objectifs terrestres
- les F-5 TIGER, introduits dès la fin des années septante.

Le F-5 TIGER est conçu pour la défense aérienne jusqu'à l'échelon de la couverture aérienne, pour le vol à vue. L'interception par tous les temps incombe au MIRAGE III. Vu leur âge, ces appareils ne répondent plus aux exigences d'une telle tâche.

Aucun avion de combat approprié n'ayant été acquis dans les années septante (appareils de la génération des F-4, JA-37, MIRAGE F-1), une lacune existe dans le domaine de la chasse d'interception par tous les temps. Il est urgent de remédier à cette situation.

La définition du projet

L'évaluation d'un nouvel avion de combat débuta au milieu de l'année 1985, par la définition des exigences sur le plan militaire et en matière d'armement. Il s'agissait d'analyser différents éléments : l'efficacité de l'engagement contre des objectifs aériens et terrestres, l'exploitation de l'appareil et son entretien. Par "avion", il convient de comprendre "système d'armes", c'est-à-dire aussi l'armement, ainsi que le système de conduite de tir et de navigation, facteurs qui revêtent une importance égale aux performances de l'appareil lui-même.

Sur le plan de l'armement, on a appliqué les mêmes principes que ceux qui régissent toute acquisition de l'armée suisse : séparation claire des notions de développement et d'acquisition, libre jeu de la concurrence, participation optimale de l'industrie suisse, définition claire des risques.

Enfin, il s'agissait de déterminer le type d'avion le mieux approprié. Tous les appareils en service dans le monde, ainsi que ceux qui font se trouvaient en phase de planification, furent passés en revue dans la mesure où ils pouvaient entrer en considérations. Bien que correspondant au profil recherché, plusieurs d'entre-eux durent être abandonnés en raison de leur coût. En fin de compte, on retint six avions pour procéder à l'évaluation préalable.

L'évaluation préalable

L'évaluation préalable des trois appareils suivants débuta à la fin de l'été 1986 :

- F-16 FIGHTING FALCON
- FA-18 HORNET
- MIRAGE 2000.

Il s'agissait des seuls types suffisamment développés pour que l'équipe suisse chargée de l'évaluation puisse procéder à des analyses approfondies et à des essais de vol auprès du fabricant. En seconde priorité, les trois autres appareils suivants furent analysés :

- JAS-39 GRIPEN
- LAVI
- F-20 TIGERSHARK.

En plus des essais en vol, l'équipe chargée de l'évaluation se documenta de façon très approfondie auprès des fabricants et des gouvernements étrangers concernés. Durant cette phase d'évaluation préalable, les producteurs du LAVI et du TIGERSHARK abandonnèrent le développement de ces deux types d'avions.

A l'issue de cette évaluation préalable, on put conclure que les appareils F-16 et FA-18 correspondaient non seulement aux exigences suisses, mais qu'ils étaient aussi plus performants et d'un coût plus avantageux que le MIRAGE 2000.

L'évaluation principale

L'évaluation principale, qui devait tenir compte de l'échéance du Programme d'armement 1990, commença au printemps 1988. Elle engloba des essais en vol à Payerne, d'une durée de cinq semaines, l'analyse approfondie des questions techniques, ainsi que l'étude des possibilités de participation de l'industrie suisse. Les deux fabricants américains se sont déclarés d'accord de compenser économiquement, à 100 %, leur part au projet.

Cette évaluation se déroula dans des conditions très exigeantes, car le rapport entre le coût et les performances des deux appareils était très semblable. Finalement, ce fut le FA-18 qui se montra supérieur, dans la mesure où son coût plus élevé correspond à de meilleures performances.

En date du 3 octobre 1988, le Chef du Département militaire fédéral porta son choix sur l'avion de combat FA-18, en raison des caractéristiques suivantes : le rapport entre le coût et les possibilités d'utilisation, des qualités de vol très sûres pour opérer dans le secteur alpin, la qualité du radar et de l'équipement électronique en général, ainsi que les possibilités de procéder ultérieurement à une augmentation de sa valeur combative. Le cockpit offre une très bonne vue d'ensemble au pilote, atout déterminant en cas d'infériorité numérique. Enfin, le FA-18 s'intégrera facilement dans notre dispositif de défense aérienne et dans notre système logistique, sans qu'il soit nécessaire de procéder à des "helvétisations" importantes.

Dans une première phase, il est prévu d'attribuer le FA-18 à l'Escadre de surveillance, formation composée exclusivement de pilotes professionnels. Ensuite, les miliciens pourront également piloter cet avion, de la même manière qu'ils utilisent aujourd'hui le MIRAGE IIIS. L'entretien sera assuré par les centres techniques de l'Office fédéral des aéroports militaires, instance qui s'occupe déjà de tous les moyens de l'aviation militaire. L'introduction de ce nouveau système d'armes n'entraînera aucune augmentation de personnel.

L'avion de combat FA-18 C/D

(Indications internationales émanant du fabricant)

Fournisseur principal	McDonnell Douglas Corporation
Type	FA-18 C : avion monoplace, équipé de deux réacteurs, conçu pour les engagements tactiques, en tant que chasseur et chasseur-bombardier FA-18 D : variante biplace, conçue pour le combat et l'instruction
Propulseurs	deux réacteurs General Electric F404-GE402; propulseurs à faible taux de dilution, d'une poussée d'environ 8'000 kp chacun; rapport poussée/poids : 8:1
Radar de bord	Hughes APG-65, pour la conduite du tir air-air, y compris la fonction "look down-shoot-down", ainsi que pour la conduite du tir air-sol
Vitesse	Mach 1,8+ (Mach 1+ à plein régime, sans postcombustion)
Plafond maximum de combat	au-dessus de 16'000 m
Poids maximum au décollage	23'500 kg environ (y compris le carburant)
Armement	jusqu'à 7'700 kg au maximum; neuf points d'accrochage pour missiles SIDEWINDER, SPARROW et AMRAAM, armes air-sol, conteneurs pour capteurs et réservoirs de carburant canon de bord 20mm

Lors de son introduction, le FA-18 sera équipé de la technologie la plus récente; en outre, cet appareil présente de nombreuses possibilités de développement ultérieur.

Comparaison des performances du FA-18 et du MIRAGE IIIS

Les 34 appareils FA-18 HORNET dont l'acquisition est proposée remplaceront les 30 MIRAGE IIIS (36 avions acquis à l'origine) dans leur rôle de chasseur d'interception par tous les temps. Sur le plan numérique, le rapport entre la flotte des MIRAGE IIIS et celle des FA-18 se situe pratiquement à 1:1. Le tableau ci-dessous met cependant en évidence la supériorité du nouvel avion de combat au plan de valeur combative.

	FA-18 HORNET	MIRAGE IIIS
- temps d'intervention	1	2
- distance de détection radar	min. 5	1
- portée des missiles-radar	min. 5	1
- fonction "look down-shoot-down" (détection et combat d'aéronefs volant plus bas que l'intercepteur)	oui	non
- vue d'ensemble du pilote durant le combat	très bonne	insuffisante
- engagement de nuit et par tous les temps	très bon	insuffisant
- frais d'exploitation	0,9	1

Les missiles air-air SPARROW et AMRAAM contribuent considérablement à augmenter les performances de combat du FA-18 par rapport au MIRAGE IIIS, équipé du missile FALCON HM-55S. Voici la comparaison de ces trois armes :

	FALCON HM-55S	SPARROW AIM-7M	AMRAAM AIM-120A
- portée maximale, en km, env.	<15	> 70	>70
- vitesse de vol, Mach	2	3	4
- résistance au brouillage	mauvaise	bonne	très bonne
- capacité de combattre simultanément des buts multiples	non	non	oui
- disponible en Suisse	dès 1965	1994	1995+

Les réactions face au choix du FA-18

Dans leur majorité, les médias suisses ont accueilli favorablement le choix du FA-18. Les réserves émises concernent avant tout le prix élevé du projet et le nombre restreint d'appareils qui sera acquis. A ce sujet, on rappellera que, d'après le projet "Armée 1995", la qualité doit primer la quantité.

Des critiques isolées ont été formulées au sujet du bruit du nouvel avion de combat. On a prétendu que les nuisances ne diminueront pas. En fait, la réduction numérique de notre flotte d'avions militaires provoquera une diminution du nombre des décollages. La procédure de décollage du FA-18 entraîne un niveau de bruit comparable à celui du TIGER ou du MIRAGE. En revanche, grâce aux simulateurs de vol qu'il est prévu d'acquérir, le volume du bruit continuera de diminuer.

Le programme d'acquisition

La proposition d'acquisition qui sera présentée au Parlement avec le Programme d'armement 1990 est en préparation. Ce document comprendra un descriptif détaillé de la configuration et des spécifications des types FA-18 C et D.

Le programme doit également fixer l'ampleur des acquisitions. Ces 34 appareils nécessitent l'achat des accessoires devant permettre une utilisation du nouveau système d'armes durant 30 ans, sans que nous soyons dépendants de l'étranger pour nos approvisionnements. Ces acquisitions concernent :

- les armes
- l'équipement pour la conduite de la guerre électronique
- l'équipement au sol
- l'équipement pour les centres techniques d'entretien
- les simulateurs et le matériel d'instruction
- les pièces de rechange
- la documentation.

Le coût total du nouvel avion de combat est limité au crédit prévu de trois milliards de francs (niveau des prix 1990, cours du dollars à fr. 1.60).

La Fabrique fédérale d'avions d'Emmen procède à l'étude détaillée des possibilités de participation directe de l'industrie suisse à la production de cet appareil. Pour sa part, la Société suisse des constructeurs de machines (VSM) prépare les opérations de participation indirecte, dites "offert".

Les différents contrats qui devront être signés avec les entreprises et instances gouvernementales suisses et étrangères sont en préparation. Le DMF a entrepris la rédaction du projet de message d'acquisition du Conseil fédéral à l'intention de l'Assemblée fédérale. Les critères d'appréciation rigoureux justifiant cette dépense, ainsi que les incidences financières prévisibles de l'acquisition du FA-18 y seront présentés en détail.
