

VI^e Rapport
du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
sur l'état d'acquisition d'avions de combat Mirage III et
Message
concernant l'ouverture d'un crédit additionnel pour
l'acquisition d'un troisième avion biplace
Mirage III BS

(Du 7 juillet 1967)

Monsieur le Président et Messieurs,

En vertu de l'article 4 de l'arrêté fédéral du 7 octobre 1964 concernant l'acquisition d'avions de combat Mirage III, nous devons présenter aux conseils législatifs, pour les sessions de printemps et d'automne et jusqu'au moment de la livraison des avions en question, un rapport sur l'état de cette acquisition. Nous avons l'honneur de vous présenter le sixième de ces rapports. En principe, les renseignements donnés concernent l'état de l'acquisition au 30 juin 1967.

Les expériences qui ont été faites à la suite du dernier de ces rapports (V^e) et notamment les critiques qui ont été élevées dans la presse et dans le public après la publication du dernier rapport du 24 janvier 1967 quant à la forme et à l'importance de cette manière d'information exigent que le présent rapport soit précédé de quelques considérations de principe sur ce problème.

L'acquisition d'avions Mirage représente — ce qui est aujourd'hui incontesté et présumé connu — une entreprise des plus complexes du point de vue de la technique, de l'organisation, de la fabrication et des finances; son déroulement exige pour ainsi dire en permanence de résoudre des problèmes et de surmonter des difficultés de portée plus ou moins grande. Dans quelle mesure ces problèmes et difficultés doivent être évoqués dans les divers rapports est une question d'appréciation. Il s'agit de problèmes internes qui de plus relèvent spécialement de la technique, de l'organisation et de la fabrication et dont la mention et l'examen dépasseraient dans de nombreux cas les limites d'un rapport au Parlement. Du reste, il n'est pas indiqué non plus de faire supporter aux conseils législatifs des responsabilités qui incombent à l'administration

et au pouvoir exécutif. De telles considérations militent en faveur d'une rédaction brève des rapports sur le Mirage. Toutefois certaines limites obligatoires doivent être observées: Rien de ce qui revêt une importance réelle dans l'exécution de l'arrêté fédéral du 7 octobre 1964 concernant l'acquisition d'avions de combat Mirage III ne doit être omis. En d'autres termes, les circonstances et les facteurs qui peuvent avoir une influence sur le déroulement financier de l'acquisition, sur la valeur opérationnelle de l'avion et sur les délais doivent bien entendu être mentionnés dans les rapports. Dans les cas particuliers où la publication est soumise à des restrictions dans l'intérêt de notre défense nationale, l'information des chambres fédérales est garantie par la voie de leurs commissions. Tout ce qui est de nature provisoire ou d'ordre interne et qui ne met pas en question le but à atteindre n'est pas mentionné dans les rapports.

Comme ce fut déjà le cas lors du II^e rapport du 10 août 1965, nous demandons par le présent rapport l'ouverture d'un crédit additionnel de 7 millions de francs. Celui-ci doit servir à l'acquisition d'un troisième avion biplace Mirage III BS, qui devient urgente. A cet égard, le chapitre 5 donne les explications nécessaires.

1. Revision des contrats par suite de la réduction du volume des livraisons

Comme nous l'avons relevé dans les rapports IV et V, les 34 fournisseurs avec lesquels le commissaire doit traiter ont été rangés en 3 groupes, savoir:

- a. La maison Sulzer, usine-mère pour la fabrication sous licence des réacteurs avec plus de 40 sous-traitants;
- b. Les 5 constructeurs principaux de la cellule;
- c. Les 28 autres fournisseurs importants de la cellule.

Les pourparlers entre les maisons des groupes *a* et *c* et le service technique militaire, ainsi que le commissaire sont terminés.

Les pourparlers sur la question des prix menés par le service technique avec le groupe *b* ont pris fin. Le commissaire a terminé ses négociations avec une maison de ce groupe. Il entend entamer autant que possible les pourparlers en commun avec les 4 autres maisons.

2. La situation financière

La situation financière reste inchangée. De nouvelles données ont été recueillies en vue de l'appréciation et de la détermination du coût total. Bien que le prix de la cellule soit fondé en partie sur des estimations, conformément aux négociations en cours du commissaire indiquées au chiffre 1, il est permis d'établir aujourd'hui que le coût de l'acquisition des Mirage, renchérissement compris, ne dépassera pas 1,3 milliard de francs. Les revisions en cours et la détermination des prix ne devraient plus apporter des modifications sensibles à la formation générale des prix.

Le commissaire estime qu'il sera possible de mener à chef les négociations futures durant le premier trimestre de 1968. Nous aurions ainsi la possibilité de vous renseigner sur le coût définitif de l'acquisition des Mirage lors de notre VIII^e rapport (date déterminante: 30 juin 1968).

3. Etat de l'acquisition en série et de la construction

3.1 Fabrication sous licence de la cellule et montage des avions en Suisse

La construction et le montage se poursuivent conformément aux prévisions, mis à part le retard dans la livraison de la partie électronique du système automatique auxiliaire de pilotage (auto-commande). Par conséquent, quelques avions ont été remis provisoirement à la troupe sans cet équipement. Pour l'intervention, ces avions peuvent être engagés sans restriction. Des limitations sont toutefois nécessaires pour l'instruction du vol tout temps. Seuls des avions équipés du système de commande automatique sont par conséquent utilisés pour cette partie de l'instruction.

Le 30 juin 1967, sur le nombre prévu des avions du type III S

- 14 avaient été remis à la troupe
- 7 étaient aux essais en vol
- 8 étaient sur la chaîne finale de montage à Emmen.

3.2 Fabrication sous licence du réacteur

Dans ce domaine aussi, le travail s'est poursuivi conformément aux prévisions. Le nombre des réacteurs livrés a passé à 52. 9 autres réacteurs se trouvaient aux essais en juin de cette année. Ainsi, il est permis d'estimer que la livraison des réacteurs pourra prendre fin vers la moitié de l'année 1968.

On a constaté que les réacteurs construits sous licence n'atteignent pas leurs caractéristiques optimales de puissance par leur mise au point d'origine française. Comme seul le constructeur peut procéder au réglage supplémentaire indispensable, les réacteurs doivent être retirés par rotation du service de vol pour une courte durée, ce qui a des conséquences défavorables sur le programme de mise au point en vol. Il ne s'agit toutefois que d'un inconvénient passager, car les réacteurs, qui seront montés par la suite, auront été d'emblée soumis au nouveau réglage.

Un dérangement survenu au démarreur du réacteur des avions Mirage étrangers a nécessité le démontage et le contrôle de tous les équipements montés chez nous, ce qui a gêné aussi le service de vol.

3.3 Matériel de remplacement et installations au sol pour la direction des aérodromes militaires et les troupes d'aviation

A la suite des préparatifs exécutés au cours de la période considérée, la part des commandes de matériel de réserve et de remplacement à passer s'élève encore à 5 pour cent environ du volume global.

Le matériel livré est entreposé judicieusement dans les magasins de ravitaillement.

Le matériel pour l'organisation au sol destiné aux unités des troupes d'aviation est complété graduellement sur le vu des expériences les plus récentes.

Les assortiments pour la troupe sont en voie de constitution. Ainsi que le relevait le dernier rapport, leur mise à disposition pour les périodes de rééquipement fixées est assurée.

La date de la mise en marche des bancs d'essais des moteurs-fusées d'appoint S.E.P.R. sera fixée dès que le message du 23 décembre 1966 concernant des ouvrages militaires, des places d'armes et de tirs aura été traité par les chambres.

3.4 Remise des avions Mirage aux troupes d'aviation

Des difficultés passagères ont été enregistrées aussi pendant les essais en vol. Les causes ci-après ont pu être déterminées:

- Difficultés provenant du réacteur (chi. 3.2),
- Dérangements constatés dans l'équipement électronique, dont la localisation et l'élimination ont pris passablement de temps faute de spécialistes en nombre suffisant et
- Conditions atmosphériques favorables insuffisantes.

Ces difficultés de début ne retarderont probablement pas le déroulement fixé du programme de livraison, qui prévoit la remise de

33 avions Mirage III S dès le milieu de 1966 et le début de 1968

17 avions Mirage III RS du milieu de 1968 à la moitié de 1969.

3.5 Indications complémentaires

- Les travaux concernant le simulateur du système d'arme pour le Mirage III S se poursuivent. La première partie pour la simulation du vol est en cours de montage dans le local aménagé à cet effet à l'aérodrome de Payerne. La deuxième partie pour la simulation tactique sera livrée avec quelque retard sur la date fixée contractuellement. Le simulateur complet sera vraisemblablement prêt à l'usage à partir de 1968.
- La normalisation d'une unité de l'électronique TARAN décidée à la suite des essais en vol en Amérique, dont il était question dans le IV^e rap-

port, est en cours d'exécution. Ainsi que cela a été relevé lors de l'examen du V^e rapport, elle a trait essentiellement à la capacité entière de fonctionnement lors des engagements air-sol et de la navigation (signalisation d'obstacles). Les avions qui se trouvent maintenant dans la phase finale du montage seront les premiers à être équipés de cette unité normalisée; ceux qui ont été déjà remis à la troupe le seront plus tard.

Pour des raisons découlant de la fabrication, des éléments de l'électronique sont sujets à dérangement; ces points faibles sont corrigés au fur et à mesure en collaboration entre le fournisseur et le service technique militaire. Ils sont une des causes des retards mentionnés au chiffre 3,4.

- Une première commande de munitions d'exercice et de guerre pour les canons de bord a été passée; la troupe en disposera à temps.
- Le choix de la bombe pour le combat au sol est plus ardu que prévu. Divers types qui auraient pu être acceptés sans modification ne répondraient pas entièrement aux exigences que doit remplir une bombe d'usage général, ni à nos normes de sécurité; de plus ils ne pourraient pas être utilisés par nos autres avions de combat. Au cours des dernières études, un type de bombe appropriée à nos besoins a été défini; cette bombe doit être construite en Suisse. La décision concernant son choix a été prise. Le service technique militaire procède au développement d'une bombe d'exercice de même type.

4. Expériences faites dans la troupe avec le Mirage III

4.1 Contrôles et entretien

Du 1^{er} janvier au 30 juin, la troupe a disposé de

2 avions Mirage III BS
1 avion Mirage III RS
13 avions Mirage III S, dont

7 lui ont été remis au cours du présent semestre. Un autre avion a été ramené au début de l'année à la fabrique d'Emmen pour y être normalisé.

Dans l'ensemble, ces avions ont volé pendant 1620 heures jusqu'au 30 juin. Au cours du semestre écoulé, les heures de vol ont été les suivantes:

Mirage III BS:	109
Mirage III RS:	14
Mirage III S:	<u>409</u>

soit 532 heures au total

Travaux importants exécutés au cours du semestre.

Le prototype de reconnaissance de l'avion Mirage III RS, n^o R —2101 a été soumis aux «grands contrôles» pour la première fois. Les rapports de

travail et les prescriptions ont été mis au point à cette occasion. La fabrique d'Emmen a disposé de l'avion à partir du 24 mai pour diverses vérifications en prévision du montage de la série.

La préparation des prescriptions concernant tous les domaines techniques s'est poursuivie systématiquement.

Le nombre des contrôles périodiques des avions et des réacteurs selon la rotation fixée a augmenté en proportion de l'accroissement du nombre des avions.

Le personnel de la direction des aérodromes militaires a poursuivi son instruction; il est prévu de former dès 1968 celui qui s'occupera des moteurs-fusées d'appoint S.E.P.R.

4.2 *Service de vol*

La formation d'autres pilotes de combat, au printemps, s'est déroulée sans incident. La majeure partie des pilotes qui sont aujourd'hui à l'instruction et à l'entraînement seront affectés l'année prochaine aux futures escadrilles de combat.

L'organisation de l'entraînement est entravée par le fait qu'elle ne dispose que de 2 avions biplaces, qui ne sont même pas disponibles en permanence en raison des travaux que nécessite leur entretien. Le nombre des vols qu'il est indispensable d'effectuer selon l'expérience sur cet avion a de ce fait pour résultat le recours, dans une mesure exagérée, au temps disponible pour l'instruction.

Les difficultés de l'instruction des pilotes de front à l'usage du système de conduite de tir et de navigation TARAN sont moins grandes que prévu.

La première phase au sol de l'instruction pour l'emploi des engins guidés contre des buts terrestres a donné de très bons résultats. Elle se poursuivra cet automne par l'entraînement sur l'avion de combat.

La formation des nouveaux pilotes et l'entraînement de ceux déjà instruits ont été quelque peu perturbées par les difficultés de la mise à disposition des avions nécessaires du type III S. Ces difficultés sont dues aux circonstances suivantes:

Le nombre des avions disponibles a été à peine suffisant par suite du retard dans les livraisons (cf. ch. 3.4).

Vu le nombre encore modeste des avions disponibles, le fait de devoir en réserver pour l'instruction courante du personnel au sol a pour effet de réduire aussi les possibilités de vol.

Les avions sont encore sujets, dans une mesure relativement élevée, à des dérangements, ce que laissaient prévoir d'ailleurs les expériences faites lors d'acquisitions précédentes. La diversité et l'irrégularité de ces dérangements rendent plus difficiles encore leur localisation et leur élimination.

Le peu d'avions mis à la disposition du service de vol a pour conséquence que depuis le dernier rapport aucune tâche nouvelle n'a pu être entreprise, si ce n'est le vol en formation.

Les facteurs ci-après seront propres à remédier à la situation :

La part des avions soustraite au service de vol pour l'instruction du personnel au sol diminuera dans la mesure où le nombre des avions augmentera.

L'expérience croissante du personnel d'entretien aura pour effet de réduire le temps nécessaire aux réparations et, partant, l'attente au sol.

En raison des insuffisances constatées, le matériel est amélioré continuellement, ce qui a pour effet d'éliminer des sources de dérangements possibles.

Le service de vol s'est déroulé sans accident. Le 16 mai, le réacteur d'un Mirage III S n'a plus fonctionné correctement, ce qui eut pour effet de diminuer sa puissance et d'interrompre prématurément le vol. Le pilote a pu atterrir sans dommage.

5. Acquisition d'un 3^e avion biplace Mirage III BS

5.1 Généralités

L'arrêté fédéral du 7 octobre 1964 a fixé comme suit l'acquisition d'une série réduite d'avions Mirage :

- 36 avions de combat Mirage III S
- 18 avions de reconnaissance Mirage III RS
- 2 avions biplaces Mirage III BS
- 1 chasseur Mirage III C.

Les avions biplaces servent à instruire les pilotes des avions Hunter et Venom à la technique du vol et aux possibilités d'un avion à voilure delta volant à 2 mach. Après la période de transition, le vol sans visibilité est exercé sur le Mirage III BS. Les capacités des pilotes formés sont vérifiées périodiquement dans tous les domaines, ce qui ne peut se faire généralement qu'au cours de vols exécutés dans un avion biplace. Plus le nombre d'heures de vol a été restreint, plus il importe de contrôler les pilotes à intervalles réguliers. Pour des raisons de sécurité et pour donner une instruction rapide et uniforme, toutes les aviations disposent, dans une proportion allant de 5 à 10 pour cent du nombre des avions de combat, d'appareils d'école pour des avions de ce type et de cette classe de performances.

La place disponible sur un avion Mirage ne permet pas d'emporter, avec un deuxième pilote, l'équipement électronique et de combat complet. Considérant la possibilité limitée d'emploi et les conditions d'ordre budgétaire, il avait été prévu à l'origine de commander 3 avions biplaces seulement. Dans l'idée que l'on parviendrait à maintenir 2 de ces appareils en état de vol constant,

il avait paru possible d'assurer une instruction par petits groupes de 6 à 8 pilotes. Il est indispensable de pouvoir disposer régulièrement et sûrement des moyens réservés à l'instruction précisément dans les courtes périodes de service qu'accomplissent nos pilotes de milice.

Sur la proposition du service technique militaire, un avion Mirage III C avait été acquis en automne 1962 en vue d'étudier à temps les éléments constitutifs du système d'arme que représente un Mirage III S. A cet effet, les avions à construire en France et en Suisse n'auraient pas été prêts en temps opportun. L'avion en question a donc été acquis en lieu et place du 3^e Mirage biplace.

5.2 Expériences

La pratique a montré que 2 avions biplaces seulement ne sont pas en mesure d'assurer une instruction continue dans les délais impartis. Aucune garantie ne peut être donnée quant à leur mise à disposition simultanée. L'absence d'un des deux biplaces signifie déjà que le temps d'instruction doit être doublé. D'autre part, on ne saurait d'emblée établir un programme avec un seul appareil, car le temps fixé pour l'instruction ne le permet pas. Compte tenu des exigences de la sécurité, il faut compter au moins 6 à 8 vols sur l'avion biplace avant de lâcher seul un pilote. Tout cela montre à l'évidence que l'organisation d'un cours de transition peut être bouleversée par la moindre panne.

La réduction intervenue depuis 1964 du nombre des pilotes à former ne se traduit pas par un allègement des exigences, car lors de l'acquisition initiale des avions biplaces, on avait déjà fixé l'effectif des cours de transition à 6 à 8 pilotes et admis qu'un nombre plus réduit ne justifierait pas les charges que représente le personnel d'instruction.

5.3 Nombre d'heures de vol sur l'avion Mirage biplace

a. Cours de transition

6 à 8 vols pour l'adaptation et l'accoutumance jusqu'à l'obtention de la sûreté nécessaire avant le passage au premier vol seul sur le Mirage III S;

6 à 8 vols pour l'entraînement au vol sans visibilité par tous les temps;

2 à 4 vols après le 1^{er} vol seul pour le contrôle périodique de la technique de vol et maîtrise des opérations (standardisation);

2 vols pour l'accoutumance à la combinaison pressurisée et pour atteindre la hauteur du vol de combat;

1 à 2 vols pour l'accoutumance au vol de nuit.

17 à 22 vols d'une durée moyenne de 45 min., soit quelque 15 heures par pilote.

De 1966 à 1969, 16 pilotes seront instruits annuellement; les années suivantes, ce nombre sera de 6 à 8 pour les relèves (suspension du service de vol, départ de l'escadrille du front).

Ainsi, le nombre des heures de vol pour les cours de transition sera chaque année de

240 environ jusqu'à fin 1969

120 environ dès 1970.

b. Contrôle de l'état de l'instruction des pilotes (entraînement)

Chaque année, les pilotes de reconnaissance exécutent 3 ou 4 vols de contrôle sur l'avion biplace; ce nombre est fixé à 4 à 6 pour les pilotes de combat et les moniteurs. Ces vols, qui servent à vérifier l'état de l'instruction, comprennent

1 ou 2 vols aux instruments

1 ou 2 vols de manipulation unifiée de l'avion sous forme de vol aux instruments ou sans visibilité (standardisation)

1 ou 2 vols d'instruction au combat aérien et au vol de nuit (ou vols de contrôle dans la fonction d'un moniteur pour le personnel d'instruction).

Par pilote et par année, il faut donc réserver 3 à 4 heures pour ces 3 à 6 vols.

c. Besoins annuels pour la transition et l'entraînement

	Transition		Entraînement		Par an total h. vol.
	Pilotes	Total h. vol.	Pilotes	Total h. vol.	
1967	16	240	25	100	340
1968	16	240	35-40	120	360
1969	16	240	40-50	120	360
1970	8	120	70	240	360

et suivantes.

5.4 Nécessité

Pour les besoins du service de vol énumérés ci-dessus, il importe de disposer chaque année de

240-120 heures pour l'instruction et la transition,

120-240 heures pour les contrôles, etc. des pilotes déjà instruits,

soit 360 heures de vol au total.

Les 2 avions biplaces à disposition permettent d'assurer au plus, par année, 120 heures de vol chacun, soit 240 au total, même si la direction des aérodromes militaires fait appel à toutes ses ressources, en raison de leurs mises hors service périodiques pour contrôles, réparations, etc. De plus, des circonstances particulières, par exemple la perte éventuelle d'un appareil, ne sont pas prises en considération dans ce calcul.

Il en résulte que les 2 biplaces devraient pouvoir être utilisés à fond journalièrement dans les cours d'instruction et de transition, spécialement dans la première partie, ce qui n'est guère possible en raison des difficultés mentionnées (contrôles, dérangements).

Il ressort de ce qui précède qu'un 3^e avion Mirage III BS doit être acquis pour des raisons d'instruction et d'exploitation. Cette acquisition doit comprendre aussi une augmentation des réserves du matériel spécifique de remplacement, qui contribue pour une large part à assurer la disponibilité des avions.

Jusqu'à la fourniture d'un 3^e avion biplace, il faut admettre que le temps à disposition ne permettra pas d'atteindre tous les buts concernant l'instruction. La sécurité obtenue dans le service de vol par la méthode qui donne satisfaction aujourd'hui ne doit pas être menacée par une réduction du nombre des biplaces fixé primitivement. Si l'instruction donnée au moyen du Mirage BS requiert, ainsi que le montre la pratique, 6 semaines sur les 17 qui sont fixées, le temps disponible pour l'instruction au combat proprement dit ne suffit plus. La situation s'améliorera quelque peu à partir de 1968 dès que le simulateur Mirage pourra être utilisé pour l'instruction de base.

5.5 Autre usage du Mirage III BS

Les avions Mirage III BS peuvent être utilisés au combat avec certaines restrictions. Ils peuvent emporter un engin guidé air-sol Nord AS-30. Ainsi équipé, cet avion volant en formation avec des Mirage III S peut attaquer des objectifs terrestres difficiles. Il convient aussi pour des missions de reconnaissance à vue.

5.6 Livraison et prix

L'acquisition d'un avion Mirage BS biplace coûterait, selon la variante la plus avantageuse du point de vue commercial et du délai de livraison, 7 millions de francs, renchérissement compris; à part le fuselage et les pièces de rechange spécifiques du biplace, le reste du matériel sera autant que possible prélevé par la direction des aérodromes militaires sur ses réserves. L'appareil pourrait être remis à la troupe dans la première moitié de 1970.

L'acquisition de cet appareil a pour effet d'augmenter le nombre réduit des avions de combat fixé par l'arrêté fédéral du 7 octobre 1964. Cette opération nécessite l'ouverture d'un crédit additionnel spécial de 7 millions de francs, ce qui portera le montant total du crédit ouvert pour l'acquisition des avions Mirage de 1178 à 1185 millions de francs. Quand bien même le nombre des avions de cette série fixé à 57 passerait à 58, il est établi maintenant déjà que le montant des dépenses totales estimé à 1,3 milliard de francs, y compris le renchérissement, dont la couverture annoncée sera l'objet d'une autre demande de crédit additionnel, ne sera pas dépassé.

5.7 *Mirage III C*

Cet appareil, après avoir servi aux essais relatifs au tir d'engins guidés et au comportement en vol d'autres éléments du système d'arme *Mirage III S*, a été utilisé par le service technique militaire comme avion de pointage et d'accompagnement pour le service de vol purement technique.

Il ne sera pas possible de transformer ultérieurement cet appareil en un avion du type *S*, *RS* ou *BS* pour des raisons techniques (fuselage plus court, réacteur différent). Il ne dispose d'ailleurs ni d'un armement, ni d'instruments de navigation et il ne convient pas techniquement aux troupes d'aviation pour des raisons touchant à l'instruction et à l'infrastructure. Il demeure à la disposition du service technique militaire.

6. **Récapitulation et proposition**

L'état actuel de la revision des contrats permet d'avancer que le coût total de l'acquisition, renchérissement compris, ne dépassera pas 1,3 milliard de francs.

La fabrication en Suisse suit son cours conformément au programme et touche à sa fin en ce qui concerne les groupes principaux. En revanche, la remise à la troupe enregistre un léger retard, qui sera cependant rattrapé vraisemblablement jusqu'au stade final de la livraison de la série des avions *Mirage III S*.

La remise du nouveau matériel aux troupes d'aviation se poursuit sans difficultés.

Il est nécessaire d'acquérir un nouvel avion *Mirage III BS* biplace pour l'instruction.

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous vous proposons de prendre acte du présent rapport et d'adopter le projet d'arrêté ci-joint.

La constitutionnalité de l'arrêté est fondée sur l'article 20 et la compétence de l'Assemblée fédérale sur l'article 85, chiffre 10, de la constitution.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 7 juillet 1967.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Bonvin

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

Arrêté fédéral
concernant l'ouverture d'un crédit additionnel
pour l'acquisition d'un troisième avion Mirage III BS biplace

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le rapport et le message du Conseil fédéral du 7 juillet 1967,

arrête:

Article premier

L'acquisition d'un troisième avion Mirage III BS biplace et l'ouverture d'un crédit additionnel de 7 millions de francs sont approuvées.

Art. 2

Le crédit annuel nécessaire est inscrit au budget.

Art. 3

¹ Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, entre immédiatement en vigueur.

² Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution.

VIe Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'état d'acquisition d'avions de combat Mirage III et Message concernant l'ouverture d'un crédit additionnel pour l'acquisition d'un troisième avion biplace Mirage III BS (Du 7 juillet 1967)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1967
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	32
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9757
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.08.1967
Date	
Data	
Seite	52-63
Page	
Pagina	
Ref. No	10 098 530

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.