

5130

MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant
l'acquisition d'avions.**

(Du 21 mai 1947.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Dans notre message du 27 septembre 1946 concernant les crédits nécessaires à l'acquisition du matériel de guerre en 1947 (FF 1946, III, 667), nous annonçons que les demandes de crédits pour l'acquisition d'avions de chasse à réaction et des munitions nécessaires ne figureraient pas au budget du matériel de guerre, mais qu'elles seraient l'objet d'un message spécial. Suite était ainsi donnée aux vœux exprimés par la commission des affaires militaires du Conseil national.

1. NÉCESSITÉ DE L'AVIATION

Nous n'insisterons pas sur la nécessité d'une aviation pour une armée moderne, qui a besoin d'avions tant pour se défendre contre les formations aériennes de l'ennemi que pour appuyer ses opérations sur terre. La nécessité de cette collaboration de l'aviation se fait particulièrement sentir lorsque les troupes ont peu d'armes antichars. Une aviation bien instruite, même inférieure en nombre, sera capable de s'acquitter de cette mission d'appui. Dans l'aviation, plus peut-être que dans d'autres armes, l'infériorité numérique peut, il est vrai, être compensée dans une certaine mesure par la qualité de l'instruction et du matériel. C'est le cas plus particulièrement dans notre pays, où la topographie exige des qualités spéciales de la part des équipages. L'aviation est encore nécessaire pour habituer l'armée à réagir en toutes circonstances aux attaques aériennes. Cette habitude ne saurait s'acquérir par un enseignement purement théorique. Il faut des aviateurs et des avions.

Une armée dont l'aviation ne serait pas en mesure de repousser les attaques aériennes ennemies, d'appuyer l'action des troupes, d'explorer au delà du front et d'attaquer les positions et les concentrations ennemies

verrait son moral dangereusement atteint. Il est nécessaire de prendre des dispositions pour que l'ennemi ne puisse pas détruire librement routes, ponts et gares ou entraver les rassemblements de troupes, etc. Si la défense contre avions peut compléter l'aviation dans cette mission, elle ne saurait toutefois la remplacer.

Notre neutralité ayant été respectée au cours des trois dernières guerres, d'aucuns pensent que la Suisse sera aussi épargnée à l'avenir. Il n'en sera cependant ainsi que si nous sommes prêts à défendre efficacement notre sol. Jusqu'ici, notre armée nous a permis d'atteindre ce résultat. Une déclaration de neutralité ne serait pas prise au sérieux à l'heure actuelle si nous n'étions décidés à combattre que sur terre.

On peut admettre que la Suisse ne risquerait d'être entraînée dans une guerre qu'en cas de conflit général et qu'ainsi une autre puissance ou un groupe de puissances seraient également en lutte avec notre agresseur. Il n'est pas moins indispensable pour nous d'avoir une aviation. Certes, l'intervention de l'aviation stratégique d'une puissance luttant à nos côtés nous serait très utile. Nous resterions toutefois seuls à assurer la mission tactique. En effet, les escadrilles de l'aviation tactique d'un allié ne pourraient intervenir que de bases situées à quelques centaines de kilomètres de nos frontières. L'usage de nos aérodromes par cette aviation se heurterait certainement à de grandes difficultés d'envol et d'atterrissage en raison des dimensions de nos pistes (que les aviateurs étrangers considèrent comme petites) et du fait que les vols de montagne exigent une formation spéciale que les aviateurs en question ne posséderaient probablement pas.

2. NOMBRE ET REMPLACEMENT DES AVIONS

La commission de défense nationale a fixé à quelque 500 le nombre des avions nécessaires à notre armée. Ce nombre est peu élevé si l'on songe qu'en temps de guerre le tiers environ des appareils sont immobilisés pour cause de révision ou de réparation et qu'à l'ouverture des hostilités, tout particulièrement, les vides ne peuvent pas être comblés ou ne peuvent l'être que plus tard.

De nombreux avions actuellement au service devront être remplacés à plus ou moins brève échéance. Ne répondant plus en tous points aux exigences actuelles ou « fatigués », ils ne sont plus assez sûrs. Ils ne servent plus que dans une mesure restreinte à l'entraînement des pilotes ou doivent être éliminés. Il importe de les remplacer sans retard.

Pour remplacer les appareils qui, à la fin du service actif déjà, ne pouvaient plus être employés que de nuit ou donnaient des signes évidents de fatigue, un crédit de 140 600 000 francs fut accordé en 1944, pour 100 appareils D-3802 et 100 C-3604. Cette somme ne comprenait pas les munitions, qui devaient figurer dans le crédit général pour les munitions de

l'armée. Ces deux types durent être transformés pendant la guerre, vu l'impossibilité dans laquelle nous nous trouvions d'acheter des appareils à l'étranger. Construire des moteurs à grande puissance devenait toujours plus difficile. Privés de tout contact avec l'étranger, nous manquions de matières premières, de marteaux-pilons lourds. Il nous manquait surtout l'expérience dont bénéficiait l'étranger.

Les deux prototypes furent pourvus de moteurs de 1250 CV. Si respectable qu'il fût, le rendement n'atteignait cependant pas celui des appareils étrangers de la même classe. A la fin des hostilités, on cessa de construire des biplaces C-3604, les expériences de la guerre ayant révélé que notre aviation pouvait s'acquitter de sa mission avec des monoplaces. On entrevit alors la possibilité de se procurer à l'étranger de nouveaux types d'avions très puissants. Aussi, renonçant à poursuivre la fabrication d'un modèle déjà surclassé, le département militaire suspendit-il également, en mai 1946, la construction des D-3802, d'entente avec la commission de défense nationale et la commission des affaires militaires du Conseil national. Le service technique militaire fut chargé de poursuivre, en collaboration avec le commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions, l'étude de types d'avions militaires étrangers. Il devait aussi examiner la question de l'achat d'appareils récents et, au besoin, celle de l'acquisition d'une licence de construction. Ces services s'attachèrent également au problème que pose pour l'avenir la dotation de notre arme de l'air. Il fallait songer en outre au sort de notre industrie aéronautique, qui avait été créée ou développée pendant le service actif.

Le crédit que nous venons de mentionner fut à peine entamé.

Aujourd'hui, 10 avions seulement des deux types sont encore en construction. Mis en chantier avant que fût prise la décision d'arrêter la construction des séries de cent, ces avions devaient être achevés.

Depuis 1945, le nombre des avions n'a pour ainsi dire pas varié. Il diminuera fortement ces années prochaines si l'on ne pourvoit aux remplacements indispensables.

D'après les expériences faites, la durée d'un avion ne peut dépasser en temps de paix l'extrême limite de 10 ans. Il s'ensuit que pour 500 avions par exemple, il en faut en moyenne 50 nouveaux chaque année. Les études et la construction demandant beaucoup de temps, il faut établir des plans à longue échéance, tant pour éviter des interruptions dans la livraison que pour maintenir le parc à un certain niveau.

Pour cela, trois voies sont ouvertes, que nous recommandons de suivre parallèlement, vu la situation actuelle, savoir :

- 1° Achat direct d'une partie des avions à l'étranger;
- 2° Acquisition de la licence et construction d'une partie des avions en Suisse jusqu'au moment où les besoins pourront être entièrement couverts en Suisse;

3° Création de types propres d'avions, adaptés à nos conditions et exigences spéciales.

Les avions ne seront disponibles à une époque déterminée que si l'on se préoccupe longtemps d'avance de leur acquisition.

En cas de *commande à l'étranger*, le premier appareil ne pourrait être livré que dans un laps de temps de 12 à 15 mois à compter de la conclusion du contrat, tandis que 12 à 15 autres mois seraient nécessaires pour la livraison d'une centaine d'appareils, soit un délai de 2 à 2½ ans au total.

En cas de *construction en licence* en Suisse, les préparatifs exigeraient 9 à 12 mois. La livraison du premier appareil demanderait 12 à 15 mois, et la livraison d'une série de cent, 12 à 15 autres mois, soit au total 33 à 42 mois.

Il faudrait compter 5 à 6 ans pour la *création et la construction de nos propres avions en Suisse*.

3. ACQUISITION A L'ÉTRANGER

La guerre vit le développement des avions à réaction, parallèlement à l'accroissement de la puissance des appareils équipés de moteurs à explosion. Les trois pays qui s'intéressaient le plus à ce nouveau type, l'Angleterre, les Etats-Unis d'Amérique et l'Allemagne, tinrent leurs recherches secrètes. La propulsion par réaction fit son apparition dans le domaine militaire avec les bombes volantes V 1 lancées sur l'Angleterre. Ce procédé avait été cependant déjà étudié avant la guerre. Ce sont les Allemands qui, vers la fin des hostilités, engagèrent les premiers avions de chasse à réaction; nous n'étions alors pas encore fixés sur les performances de ces appareils. Nous savions, certes, qu'ils devaient être considérablement plus rapides (800 à 850 km/h) que les avions classiques et qu'ils nécessitaient de longues pistes d'atterrissage et d'envol. On pouvait dès lors douter que ces avions à réaction fussent jamais utilisables sur nos aérodromes alpins, relativement courts et situés souvent dans des vallées étroites.

La guerre terminée, le secret se dissipa peu à peu, et il apparut que le problème de la propulsion des avions était en pleine évolution. De grands progrès avaient déjà été faits, notamment en Angleterre. Alors qu'on y fabriquait, vers la fin de la guerre, des moteurs à explosion de plus de 3000 CV, il ressortit toujours plus clairement que les réacteurs pourraient dans un proche avenir supplanter les moteurs à pistons des avions de combat. Des avions à réaction, qui décollaient et se posaient sur quelques centaines de mètres, furent même construits en Grande-Bretagne et livrés à l'armée. On apprit aussi que si ces appareils pouvaient atteindre en vol horizontal une vitesse de 850 à 900 km/h, ils pouvaient aussi voler à moins de 200 km/h. Ces caractéristiques permirent d'envisager la possibilité d'employer ces appareils chez nous, où le relief du sol exige une grande maniabilité.

Pour s'assurer de la chose, deux commissions, l'une de techniciens, l'autre de pilotes, furent envoyées successivement en Angleterre, où elles eurent l'occasion d'examiner divers avions modernes à moteur ou à réaction en construction ou en service et de les essayer. Les deux commissions s'accordèrent à reconnaître que de tous les types examinés, le DH-100 Vampire, construit par De Havilland, accomplissait les meilleures performances et répondait le mieux à nos conditions.

Par la suite, les organes compétents décidèrent d'acheter immédiatement trois « Vampire » en vue de poursuivre les essais sur une plus vaste échelle. Les deux premiers avions arrivèrent en Suisse à fin juillet, le troisième en septembre 1946. Un quatrième appareil, doté d'un dispositif de lancement de bombes et de fusées, sera livré au printemps 1947. Il remplacera celui qui fut endommagé en juillet 1946 lors des premiers essais à Dübendorf.

Les essais entrepris dans le pays donnèrent d'excellents résultats. Le pilotage de l'avion ne présente aucune difficulté particulière. Cependant, il exige, en raison de la vitesse de vol, une plus grande rapidité de décision de la part du pilote.

Sa maniabilité, sa puissance ascensionnelle, ainsi que sa grande marge de vitesse, permettent de l'employer sur tous les aérodromes du réduit.

Le « Vampire » se prête très bien à l'intervention dans le combat terrestre, grâce à sa souplesse, à son armement, à sa grande puissance ascensionnelle et à la vue dégagée dont jouit le pilote. Sa très grande vitesse le rend aussi propre au combat aérien.

Les expériences faites avec cet avion ont en général donné satisfaction. Il convient de relever le fonctionnement parfait du réacteur. La mise en ligne et l'entretien du « Vampire » ne présentent aucune difficulté particulière. Il est d'un bon rendement économique et n'exige pas l'emploi de carburants coûteux.

Les résultats enregistrés jusqu'ici permettent d'affirmer que le « Vampire » convient en tous points à nos besoins.

Caractéristiques du De Havilland « Vampire ».

Construction : Monoplan à ailes médianes en porte-à-faux, bois et métal léger, double gouvernail de direction, train d'atterrissage tricycle.

Groupe propulseur : Turbo-réacteur Goblin de Havilland.

Performances : Vitesse maximum en palier :

— près du sol: 840 km/h,

— à 5500 m: 865 km/h.

Vitesse de sûreté maximum: 170 km/h.

Puissance ascensionnelle jusqu'à 5500 m: 1280 m/min.

Plafond pratique: environ 13000 m.

Armement : 4 canons Hispano de 20 mm, cadence de tir par tube environ 750 coups/min.; dotation, 150 coups par canon, 8 projectiles-fusées d'avion, calibre 6/7,5 cm, 2 bombes de 200 kg.

Poids en ordre de vol : 3980 kg (sans projectiles-fusées, ni bombes).

Durée de vol, sans réservoir auxiliaire: 45 à 75 min., selon l'effort imposé au turbo-réacteur et l'altitude de vol.

En vue de maintenir notre parc d'avions, le département militaire avait déjà mis au point à fin 1946, un projet concernant l'acquisition d'une série de 100 « Vampire », ainsi que de la licence de construction en Suisse de tels appareils.

Il fut toutefois question à ce moment-là d'une occasion de se procurer, à un prix relativement bas, des chasseurs monoplaces de l'armée américaine provenant des stocks de guerre en liquidation.

Ces avions, type « Mustang » P-51, dernier cri à la fin de la guerre, présentent les caractéristiques suivantes: moteur à pistons de 1650 CV, vitesse maximum 680 à 700 km/h, armement: 6 mitrailleuses de 12,7 mm, ainsi que 2 bombes de 250 à 500 kg et 6 ou 10 projectiles-fusées d'avion.

Bien que la vitesse et l'armement du « Mustang » n'égalent pas ceux du « Vampire », l'affaire ne pouvait être négligée, en considération du prix d'achat favorable et du délai de livraison que nous espérions plus court.

Selon les calculs du service technique militaire, une série de 100 « Mustang » P-51 aurait coûté, y compris le transport, le montage et la remise à la troupe, 9 100 000 francs, sans les munitions. Il eût été dès lors inadmissible de ne pas examiner attentivement cette possibilité d'achat avant de prendre une décision de si haute importance. Tous les moyens furent mis en œuvre pour tirer rapidement l'affaire au clair.

Les démarches au sujet du délai de la livraison n'avancèrent cependant guère. Au début de mai 1947, le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique déclara finalement qu'aucun avion n'était disponible pour la Suisse. Cette réponse était dictée par des considérations qui étaient moins d'ordre commercial que politico-militaire.

Cette affaire prouve une fois de plus combien l'acquisition d'avions peut être aléatoire lorsqu'il s'agit de s'approvisionner uniquement sur les marchés étrangers.

Ayant tout pesé avec soin, nous nous sommes décidés à envisager l'acquisition en Angleterre d'une série de « Vampire » en vue de compléter, sinon entièrement, du moins le plus tôt possible, notre parc d'avions. Au début, on avait prévu l'achat de 100 appareils. Le prix d'un avion s'élève, y compris les pièces de rechange et les accessoires, à 700 000 francs. Eu égard à la dépense élevée et pour que les préparatifs de défense dans d'autres secteurs ne soient pas retardés, la commission de défense nationale

a accepté un chiffre de 75 avions, bien que cette première acquisition ne permette pas d'atteindre l'effectif normal de 500 appareils.

Nous espérons pouvoir combler plus tard le déficit dans le cas, par exemple, où notre production pourrait être renforcée en cas de chômage.

Nous vous proposons par conséquent l'achat de 75 « Vampire ». Les frais d'acquisition de ces appareils ont été calculés par le service technique militaire au cours de pourparlers avec le constructeur anglais De Havilland. Ils se montent, y compris les réserves de matériel nécessaires et franco Suisse, à 52 500 000 francs.

4. ACQUISITION DE STATIONS RADIOPHONIQUES TERRESTRES

Les « Vampire » sont équipés d'appareils radio. Il nous manque en revanche les stations terrestres permettant d'établir la liaison du sol à l'appareil en vol. Nous ne sommes pas encore en mesure de fabriquer dans un délai convenable les stations terrestres nécessaires. Il faut dès lors acquérir :

- des stations émettrices-réceptrices, d'une puissance de 150 à 250 watts, montées sur véhicules automobiles,
- des stations émettrices-réceptrices, comme ci-dessus, mais fixes,
- des installations réceptrices,
- des appareils radiogoniométriques, montés sur véhicules automobiles.

Selon les calculs du service technique militaire, le prix de ce matériel serait de 3 millions de francs.

5. ACQUISITION DES MUNITIONS

Pour permettre aux avions militaires d'intervenir et de remplir leur mission, un stock de munitions — la dotation de guerre — doit être constitué, ainsi que c'est le cas pour les autres armes. Le service de l'aviation a déterminé les besoins en s'inspirant de considérations militaires. Les calculs se fondent d'ordinaire sur 70 pour cent du nombre des avions, les expériences ayant démontré qu'en principe les deux tiers environ de la totalité des appareils sont en permanence prêts au combat. Pour le « Vampire », il est prévu de se procurer la moitié environ des munitions nécessaires.

Le service technique militaire a déterminé les prix, qui ne sont du reste qu'approximatifs en raison de l'état du marché actuel. Nous manquons en outre d'éléments suffisants pour déterminer exactement le prix de fabrication des projectiles-fusées. Pour rester dans les limites du crédit fixé, il faudra, le cas échéant, en réduire le nombre.

Rappelons que l'acquisition de munitions n'est qu'en partie liée directement à l'achat des « Vampire ». Il s'agit seulement des projectiles de 20 mm

des canons Hispano. Les projectiles-fusées et les bombes (brisantes) de 200 kg devront de toute façon être mises à la disposition des avions en service. Jusqu'ici, nous ne disposons pas de projectiles-fusées. Ces munitions seront utilisables également pour les futurs appareils.

La dépense totale, pour les munitions de 20 mm, les projectiles-fusées et les bombes, s'élève à 8 950 000 francs, selon les évaluations du service technique militaire.

6. FABRICATION NATIONALE D'AVIONS DE CHASSE A RÉACTION

Les 75 nouveaux avions « Vampire » ne remplaceront pas entièrement le nombre des appareils qui devront être prochainement éliminés. Nous l'avons déjà relevé, l'achat d'avions à l'étranger est aléatoire et dépend dans une large mesure de considérations politico-militaires. Il s'agit dès lors d'établir notre système de remplacement sur des bases moins précaires.

L'industrie aéronautique suisse entreprend, depuis un certain temps déjà, des études pour la construction d'avions de chasse à réaction. Les résultats de ces travaux, orientés selon les méthodes les plus modernes et qui sont déjà fort satisfaisants, ont été portés à la connaissance des commissions techniques, telles que la commission de défense nationale, la commission pour l'acquisition d'avions militaires et la commission d'études aéronautiques de l'école polytechnique fédérale. Cette dernière commission est intéressée aux recherches et examine scientifiquement les plans élaborés.

Il est peu probable que les premiers avions de fabrication suisse sortent des ateliers avant 1952.

Il faudra donc ou acheter une deuxième série d'avions à l'étranger ou acquérir la licence pour un chasseur à réaction moderne et construire de tels avions en Suisse. L'acquisition de la licence pour le « Vampire », type qui entre le premier en considération, coûterait 5 100 000 francs. Nous estimons cependant qu'il y a lieu de laisser cette question en suspens et d'attendre encore quelque peu pour pouvoir peut-être tenir compte de nouvelles découvertes ou profiter d'une occasion d'achat favorable. Entre-temps, nos propres recherches doivent se poursuivre.

A plusieurs reprises et de divers côtés, on a relevé la nécessité pour la Suisse d'avoir une industrie aéronautique nationale. Nous croyons, pour notre part, pouvoir mentionner simplement les expériences vécues: en période de tension politique ou de guerre, notre pays ne peut compter acquérir des licences intéressantes ou acheter des avions modernes en nombre suffisant. Il s'agit dès lors de se prononcer sur le principe de la fabrication d'avions en Suisse. Ce principe admis, il faut réserver des commandes à notre industrie aéronautique, qui existe et dispose des installations nécessaires. A ce sujet, signalons les difficultés que rencontre chez nous la construction d'avions. Durant l'hiver 1945/46, la construction de la série

des C-3604 et D-3802, ainsi que l'étude d'un chasseur bimoteur N-6 et la fabrication des moteurs à explosion, furent brusquement suspendues. Il faut comprendre les industriels quand ils déclarent ne pouvoir participer que sous certaines réserves à l'étude et à la fabrication d'avions militaires.

Les conditions posées sont les suivantes:

- a. Les études ne seront entreprises que si, à part les travaux de bureau, le contrat comprend la construction de quelques prototypes et s'il est passé pour toute la période de production;
- b. Les conditions techniques du cahier des charges doivent être arrêtées au moment de passer le contrat principal; elles sont définitives. Le programme de la troupe, adapté aux possibilités techniques, a force obligatoire.
- c. Les études ne seront commencées que lorsque l'assurance aura été donnée que les ateliers seront occupés ensuite par la fabrication en série du prototype mis au point ou d'un autre type d'avion.

Les entreprises déclarent que le principal souci de leurs bureaux d'études est de procurer du travail aux ateliers. Si aucune assurance ne leur est donnée selon la lettre c, elles préféreront se consacrer aux études de leur choix et fixer elles-mêmes les champs de leurs recherches, c'est-à-dire en dehors de la construction d'avions.

Lorsque furent arrêtés la fabrication en série des C-3604 et D-3802, ainsi que les essais du prototype N-6, un nombreux personnel d'atelier et de bureau a quitté la fabrique d'avions d'Emmen. On enregistre des départs aujourd'hui encore. Dans ces conditions, en l'absence de promesses à longue échéance, la disponibilité et les possibilités de l'industrie aéronautique suisse ne sont pas grandes, les directions ne pouvant donner aucune assurance au personnel qu'elles chercheraient à engager.

Parmi les questions qui se posent pour l'industrie aéronautique, celle qui concerne le personnel est actuellement la plus difficile à résoudre. L'actuelle pénurie de main-d'œuvre dans l'industrie n'en facilite évidemment pas la solution.

Pour assurer la production des avions de chasse à réaction, les entreprises doivent chercher et rengager un nombreux personnel. Or, beaucoup de spécialistes ne sont disposés à revenir dans l'industrie aéronautique que si des offres intéressantes leur sont faites. Les entreprises cherchent aussi à engager un personnel plus stable en concluant des engagements avec délais de résiliation prolongés.

Il est donc urgent de trouver un système de crédits adapté à la production aéronautique, permettant d'établir un plan à longue échéance et de conclure des contrats collectifs. Nous ne voyons pas d'autre possibilité de nous acquitter des tâches relatives à la fabrication en Suisse d'avions de chasse. Les études à ce sujet ont déjà donné de bons résultats.

Relevons encore en particulier que la Suisse, pays pauvre en matières premières, est bien placée pour la construction d'avions, branche d'industrie qui exige un travail de précision et offre à un nombreux personnel spécialisé d'intéressantes sources de gain. La science est chez nous également en mesure de rivaliser avec l'étranger dans ce domaine.

7. RÉCAPITULATION DES FRAIS ET CRÉDITS NÉCESSAIRES

Pour les acquisitions prévues, et à condition que les commandes puissent être passées en été 1947, les crédits suivants sont nécessaires:

| Objet | Total | Nécessaires en | | | |
|-----------------------------|-------|----------------|------|-------|------|
| | | 1947 | 1948 | 1949 | 1950 |
| En millions de francs | | | | | |
| 1. 75 « Vampire » | 52,5 | 13,5 | 12,0 | 25,0 | 2,0 |
| 2. Stations radio. | 3,0 | 1,0 | 1,5 | 0,5 | — |
| 3. Munitions. | 8,95 | 1,5 | 3,4 | 3,45 | 0,6 |
| Total | 64,45 | 16,0 | 16,9 | 28,95 | 2,6 |

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté fédéral ci-annexé.

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

Berne, le 21 mai 1947.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

ETTER.

Le chancelier de la Confédération,

LEIMGRUBER.

(Projet.)

Arrêté fédéral
 concernant
l'acquisition d'avions militaires.
 (Programme d'acquisition 1947.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
 DE LA
 CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du Conseil fédéral du 21 mai 1947,

arrête :

Article premier.

Le Conseil fédéral est autorisé à acquérir, dans la mesure indiquée, le matériel suivant :

| | |
|--|----------------|
| A. Une série de 75 avions « Vampire » | 52 500 000 fr. |
| B. Des stations radio terrestres pour lesdits avions . . | 3 000 000 » |
| C. Des munitions | 8 950 000 » |
| Au total | 64 450 000 fr. |

Art. 2.

Dès 1947, le Conseil fédéral insérera les sommes nécessaires aux budgets ou, suivant les besoins, dans les demandes de crédits supplémentaires, jusqu'à concurrence de la somme fixée à l'article premier.

Art. 3.

Le présent arrêté, qui n'est pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur. Le Conseil fédéral est chargé de son exécution.

**MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'acquisition d'avions.
(Du 21 mai 1947.)**

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1947 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 2 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 20 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 5130 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 22.05.1947 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 143-153 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 090 776 |

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.