

Acquisition Tiger

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **123 (1978)**

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-344180>

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

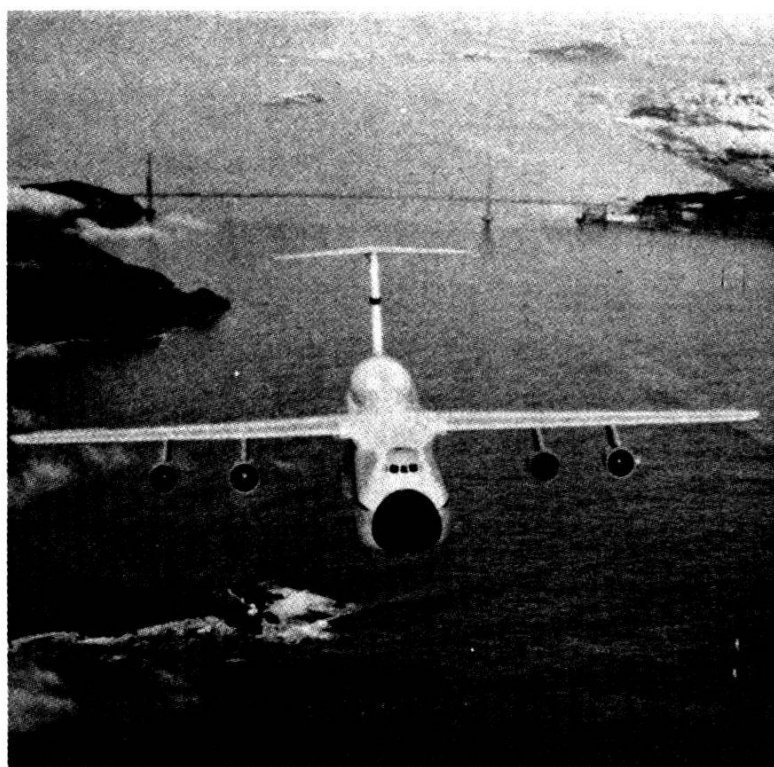
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Acquisition Tiger

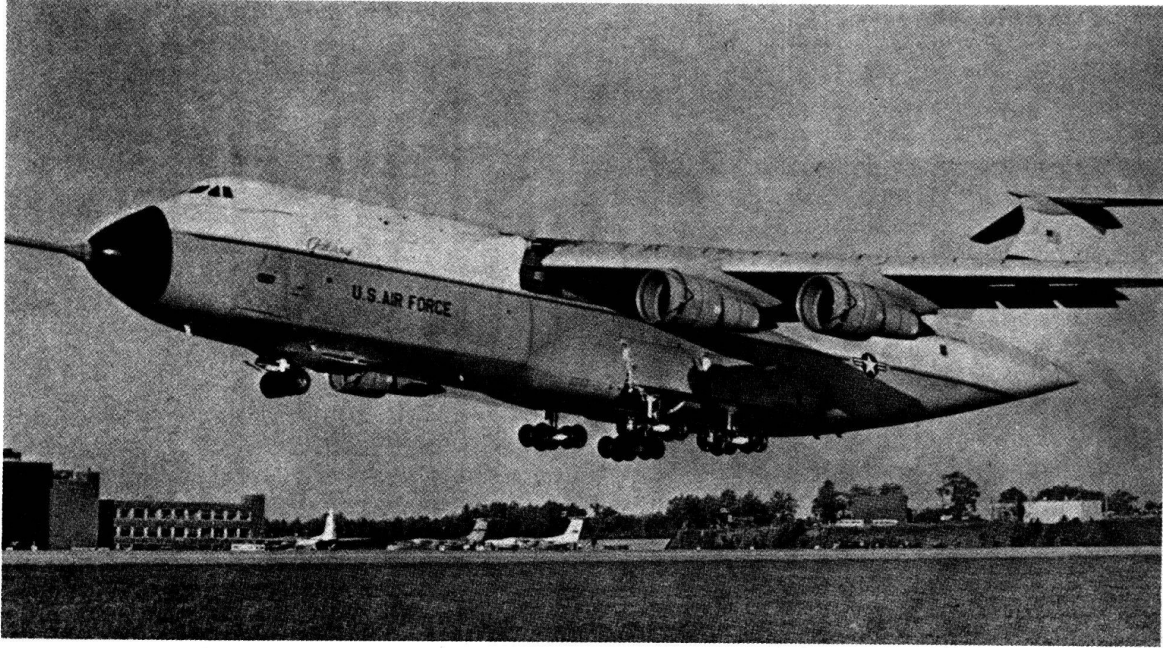
par GRD-INFO

En août, septembre et octobre 1978, l'avion le plus grand du monde, un C-5A Galaxy, atterrira sur l'aérodrome militaire d'Emmen. Il amènera dans son ventre 13 avions de combat Tiger monoplaces (F-5E) et 6 biplaces (F-5F). Ces machines sont montées et testées en vol par la maison Northrop en Californie. Ensuite elles sont réceptionnées par l'aviation militaire américaine et conduites à la base aérienne californienne de Mc Clellan.

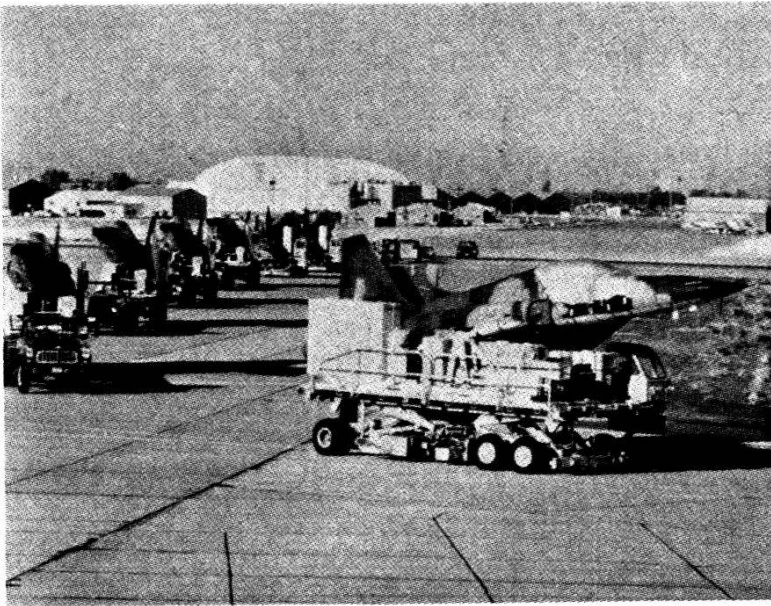
Avant de charger les avions dans le Galaxy, on leur démonte les ailes et l'empennage horizontal. D'autres travaux, comme par exemple le vidage du système de carburant et d'oxygène, sont nécessaires pour des raisons de sécurité de vol. Les pièces démontées et le fuselage sont fixés sur un support de transport spécial dit «fixture». Au moyen d'un système de rouleaux, ces supports sont poussés dans la soute à marchandises du Galaxy puis immobilisés à l'endroit prévu par un système de fermeture rapide.



Un Galaxy au-dessus du pont du Golden Gate à San Francisco.



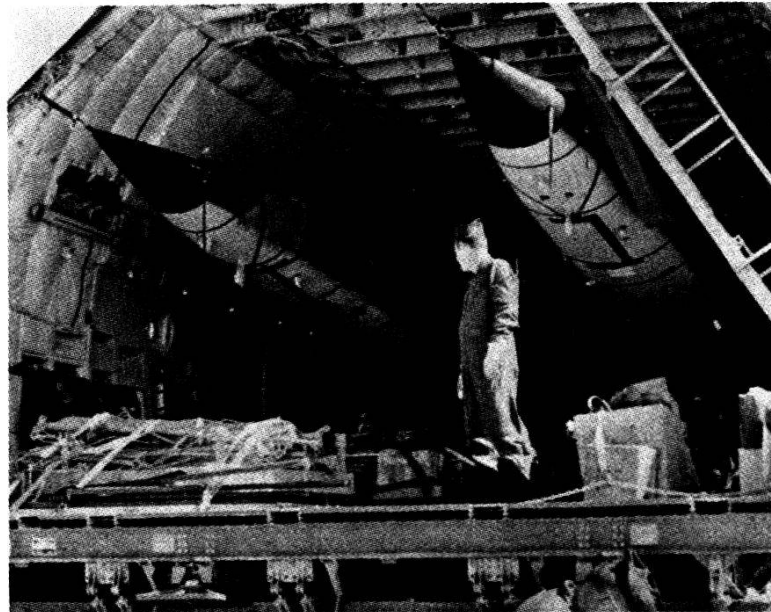
Le Galaxy lors de son premier vol en 1969.



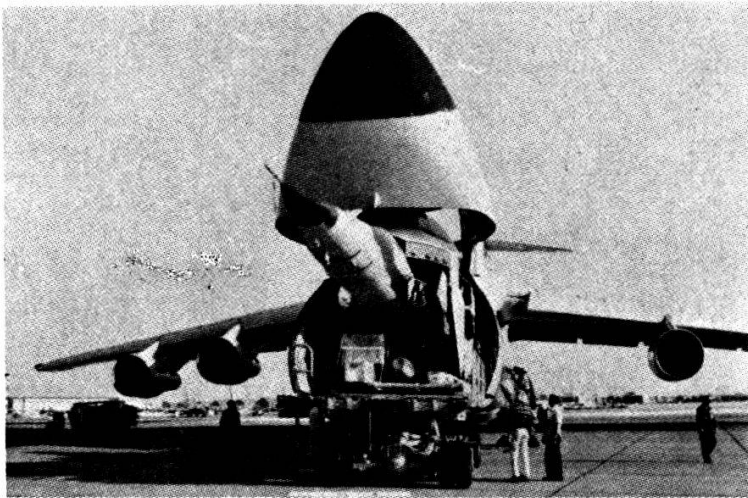
Un Galaxy peut transporter huit F-5E au maximum.

Ce mode de transport a déjà fait ses preuves lors de la livraison d'avions Tiger à d'autres acheteurs. Il constitue aussi pour nous la solution la plus simple et la plus économique. Si les 19 avions Tiger devaient être conduits en Suisse par des pilotes, il faudrait prévoir une série d'escales et doter les aérodromes entrant en ligne de compte d'une infrastructure logistique ad hoc.

Le Galaxy parcourt les 10000 km séparant la Californie de la Suisse sans atterrissage intermédiaire en 12 heures environ. Il emprunte la route normale de l'Atlantique Nord de l'aviation civile et sera ravitaillé en vol.



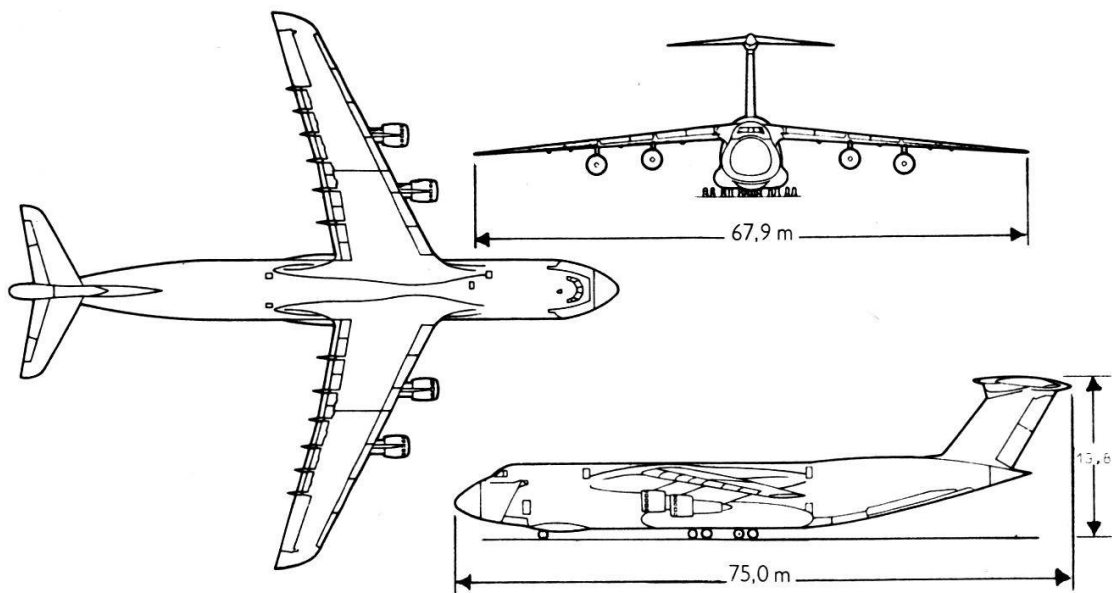
Pour l'atterrissage à Emmen, l'aviation militaire américaine a dû donner une autorisation exceptionnelle, car la largeur de la piste ne correspond pas tout à fait aux exigences normales pour cet avion. Pour permettre au Galaxy de faire demi-tour après l'atterrissage, il a fallu élargir les deux extrémités de la piste, ce qui a été réalisé au moyen de plaques carrées (dites «oreilles») de 55 m de long disposées de part et d'autre. C'est la seule modification digne d'être mentionnée faite en vue de l'atterrissage du Galaxy.



Après leur arrivée à Emmen, les 19 Tiger seront remontés à la fabrique fédérale d'avions d'Emmen. Pour les premiers avions, des spécialistes de l'aviation militaire américaine assisteront notre personnel. Les vols de contrôle seront effectués par les pilotes d'essai du Groupement de l'armement. Vers la fin de 1978, les premiers avions pourront être remis à la troupe.

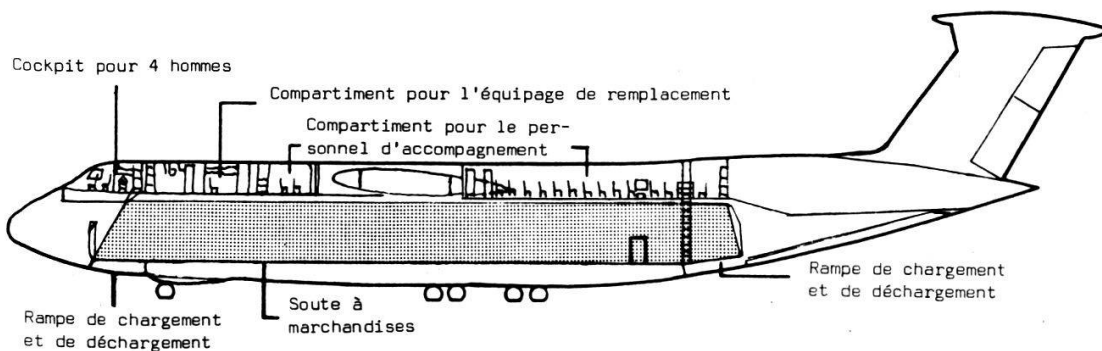
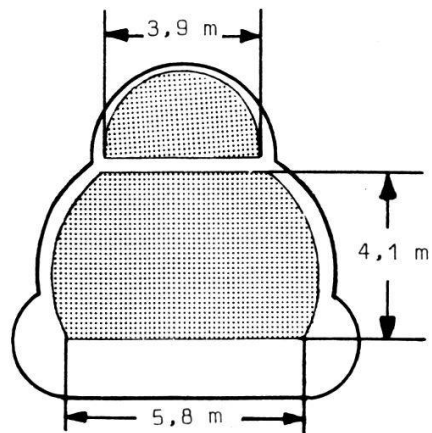
Pour compléter cette information, ajoutons encore que le matériel pour les 53 avions Tiger restants parviendra par fret aérien ou par voie maritime à la fabrique fédérale d'avions d'Emmen, où aura lieu le montage final.

Le Galaxy est prévu pour le transport de fret encombrant et pondéreux sur des distances intercontinentales. Il se contente de pistes relativement courtes. Il est muni d'immenses portes à l'avant et à l'arrière, ce qui permet d'accéder dans l'appareil en utilisant toute sa largeur et sa hauteur et de charger ou de décharger l'appareil simultanément. Grâce à un train d'atterrissage pouvant être réglé en hauteur, l'avion a



Brève description du C-5A Galaxy

- Longueur 75,0 m
- Hauteur 19,8 m
- Envergure 67,9 m
- Poids de décollage maximal 349'000 kg
- Volume de la soute à marchandises 985 m³
- Contenance des réservoirs de carburant 185'000 litres
- Vitesse de croisière environ 850 km/h
- 4 propulseurs General Electric du type TF-39 avec une poussée de 173'000 N (17'600 Kp) chacun
- Train d'atterrissage en tout 28 roues
- Fabricant Lockheed
- Nombre d'avions produits 77
(tous engagés dans le Military Airlift Command de l'aviation américaine)
- Prix d'un C-5A Galaxy 56 millions de US-\$

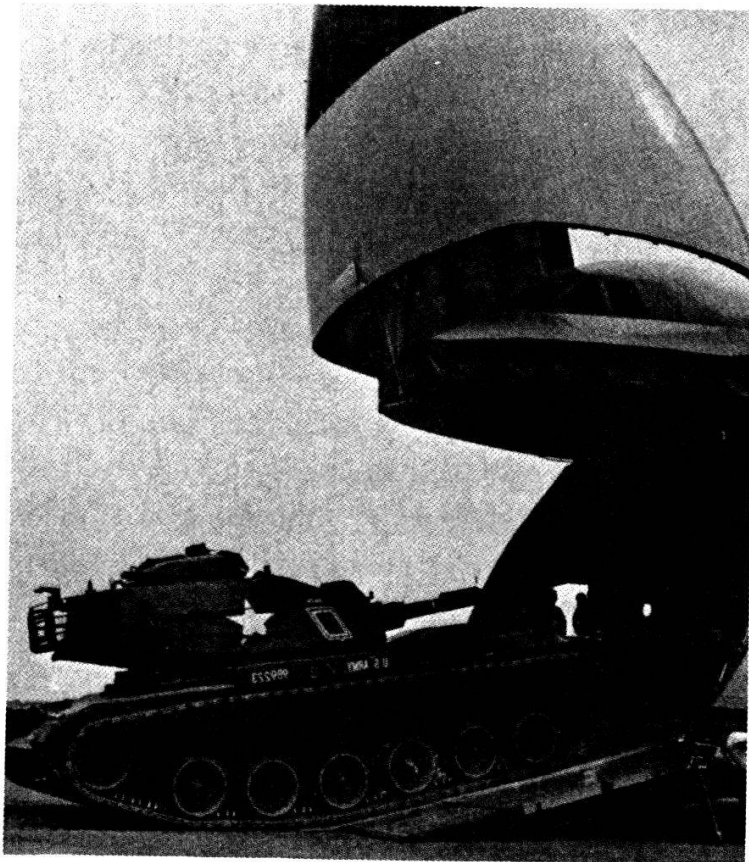


la possibilité de «se mettre à genoux». Cela permet d'adapter la hauteur de la soute à marchandises au moyen de transbordement.

L'équipage nécessaire pour la conduite du C-5A se compose de 4 à 6 hommes qui sont accompagnés, en règle générale, d'une seconde équipe assurant la relève.

Voici quelques possibilités d'engagement de cet avion à grande capacité:

- Transport sur de grandes distances de formations de combat, d'armes lourdes (chars, hélicoptères) et de matériel logistique, avec possibilité de parachuter certaines charges dans les zones de combat.
- Utilisation comme rampe de lancement de missiles intercontinentaux ou d'avions téléguidés pour la reconnaissance.
- Engagement comme station de surveillance électronique.
- Engagement comme avion mouilleur de mines.
- Engagement pour transports spéciaux dans le domaine commercial.



Depuis son introduction dans l'aviation américaine, le Galaxy a été engagé déjà plusieurs fois à des fins humanitaires dans des régions touchées par des catastrophes. Citons comme exemple les opérations de secours lors du tremblement de terre au Nicaragua, où seul le Galaxy disposait de suffisamment de capacité pour le transport des installations de préparation d'eau réclamées d'urgence par les autorités des régions dévastées.

GRD-INFO

