

Le Shah, les Tigre, les Phantômes et les Eclairs

Autor(en): **Vautravers, Alexandre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-514633>

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.



Présentation des appareils de l'Islamic Republic of Iran Air Force (IRIAF), de g. à d.: *Seaqah*, F-7, Mig 29, F-4, F-14, Su 24 et C-130.

International

Le Shah, les Tigre, les Phantômes et les Eclairs...

Lt col EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

Les structures de l'Imperial Iranian Air Force (IIAF) à l'époque du Shah –et de nombreux personnels– ont été largement maintenues, malgré la révolution de 1979, dans la nouvelle Islamic Republic of Iranian Air Force (IRIAF). Peu de réorganisations ont eu lieu depuis, malgré les changements stratégiques fondamentaux qu'a connus la région.

Considérée comme pro-américaine et donc peu fiable, des purges sévères entre février 1979 et juillet 1980 ont divisé par deux les effectifs. Le 22 septembre 1980, l'attaque surprise des Forces irakiennes sur six bases aériennes et deux installations iraniennes a profondément désorganisé l'IRIAF, qui n'a guère joué de rôle –encore que défensif– durant la longue guerre Iran-Irak.

Rares ont été les opérations de grande ampleur; mais le 23 septembre 1980, 206 appareils ont été engagés simultanément, afin de neutraliser les aérodromes irakiens. Ce jour, seuls 6 appareils ont été abattus (2 Mig 21MF, 3 Mig 23MS et un Il-76MD abattu par un SA-3 irakien par erreur) et 2 perdus (F-5E); mais les bases aériennes irakiennes ont été mises durablement hors service. D'une force largement équipée pour l'attaque, la flotte de F-14 a été largement sollicitée pour la défense des installations pétrolières de la presqu'île de Kharg, ainsi que de la capitale, Téhéran. En huit années de guerre, ceux-ci ont accomplis environ 300 interceptions.

Embargo

Sous embargo américain, l'IRIAF a dû s'approvisionner au Brésil, en Russie et en République populaire de Chine. Au cours des années 1990, l'acquisition de Mig 29 ou de Su 24, ainsi que de F-7M ou de FT-7, a permis de maintenir les services de vol. Mais ceux-ci ne sont jamais parvenus à remplacer le parc de plus de 500 appareils disparates. Durant les conflits de 1991 et 2003, plusieurs appareils irakiens ont été « internés » en Iran, puis ont été conservés en tant que « réparations » pour la guerre, augmentant la flotte mais ne facilitant pas la maintenance...



F-4E armés de bombes Mk.82 et de nacelles de contre-mesures électroniques.



Décollage d'un F-4E armé de 4 missiles AGM-65 *Maverick*.



En 2006, Hugo Chavez a évoqué la vente de 21 F-16 à l'Iran. Le Venezuela s'est cependant vu interdire une telle réexportation à un pays tiers sans autorisation américaine. De même, plusieurs contrats -signés et en partie payés- avec la Russie pour l'achat de Su 30 ou Mig 31 ont été annulés sous la pression américaine. D'autres rumeurs font état d'acquisitions en Chine de J-10 ou de JF-17.

A partir de 2002, une coopération technico-industrielle avec l'Ukraine a permis de construire sous licence des Antonov An-140. La même année ont débuté deux programmes de rétrofit locaux du F-14 et du F-5, dénommés respectivement *Azarakhsh* et *Shafaq* (aube). L'industrie locale prétend également être en mesure de produire localement les hélicoptères AH-1 *Cobra*, Bell 206 et 212.

Du *Tigre* au *Saegheh*



En février 1965, l'IIAF a reçu ses 11 premiers F-5A et 2 F-5B. Au total, 104 monoplaces et 23 biplaces ont été livrés entre 1965 et 1972. Entre janvier 1974 et 1976, elle a reçu 166 F-5 E et F et 15 RF-5E de reconnaissance.

Dans le même temps, les appareils de première génération ont tous été vendus -à l'exception de quelques F-5B servant à l'entraînement- à destination de l'Éthiopie, de la Turquie, la Grèce et le Sud Vietnam.

Durant la guerre Iran-Irak, le F-5E *Tiger II* s'est généralement bien comporté. Il a bénéficié d'un taux élevé de disponibilité ; des pièces détachées ont pu être acquises sur le marché international et progressivement construits en Iran. Même opposé à des appareils irakiens techniquement plus rapides ou plus avancés, à l'instar du Mig 25 ou du *Mirage* F1, le F-5 a pu compter sur la supériorité des capteurs infrarouges de ses missiles, jusqu'aux derniers stades du conflit.



Le *Saegheh* (éclair), développé par l'IRIAF et l'industrie locale, est une évolution du F-5. Celui-ci a effectué son premier vol en juillet 2004 et en 2011. Seule une escadrille (5 appareils confirmés) est opérationnelle. 24 appareils sont prévus.

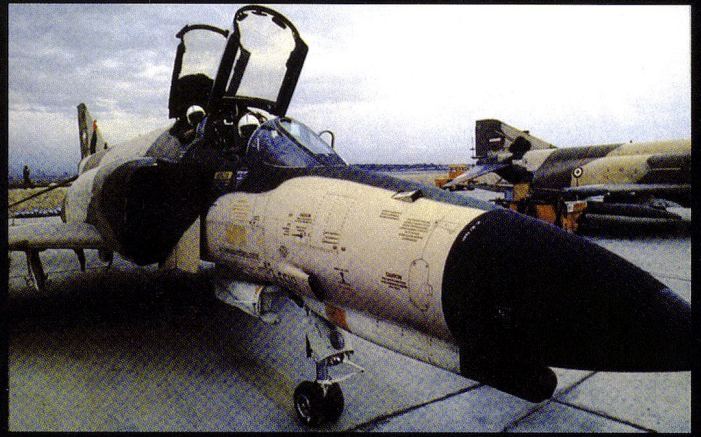
Même si aux dires des officiels iraniens les performances de cet appareil seraient similaires au F/A-18, il semble que celles-ci soient sensiblement plus modestes. Bien que plus manoeuvrant que le F-5 d'origine, le développement de cet appareil sert davantage à développer les capacités de l'industrie iranienne à maintenir et à améliorer les appareils dont elle dispose.

A+V

Trois vues de F-4E *Phantom II* iraniens, emportant successivement deux chapelets de 3 bombes Mk 82 *Snakeye* à retardement, quatre bombes à sous-munitions BL-755 et six paniers de roquettes (dont seules quelques coups n'ont pas été tirés). © Photos : IRIAF.



Plus de 100 *Phantom* servent au sein de l'IRIAF, autant comme chasseurs-bombardiers (F-4E) que pour la reconnaissance (RF-4E).



Ligne de vol de F-5E/F sur l'aéroport de Téhéran/Mehrabad.



Décollage de deux F-5B pour un vol d'entraînement, chargés de conteneurs de bombes d'exercice.



Le Sukhoi 24 est un bombardier tactique. Sans modernisation électronique, il est peu flexible et vulnérable.



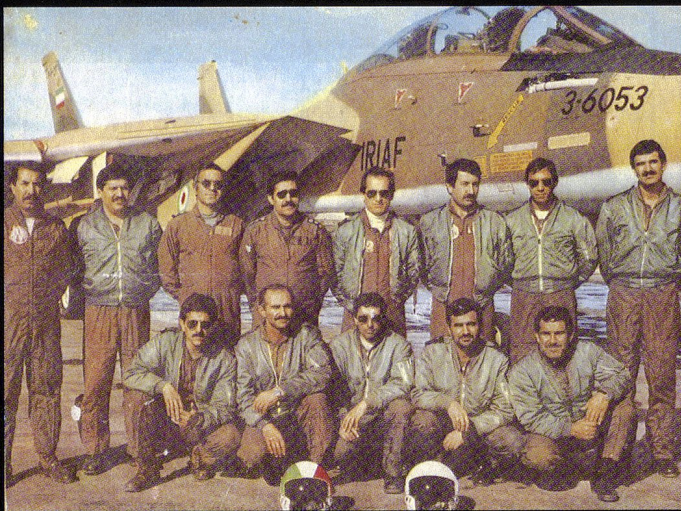
La taille de l'espace aérien iranien exige un emploi récurrent de ravitailleurs, Boeing 707 et 747.



Le Mig 29 est utilisé avant tout comme intercepteur, en l'absence d'un système d'arme air-sol adéquat.



Le *Seaqah* (éclair) est un développement de l'industrie iranienne, sur la base du F-5E.



Pilotes de F-14 durant la guerre Iran-Irak.



Ravitaillement en vol par un Boeing 707 de l'IRIAF. Cet appareil est généralement connu sous sa dénomination militaire : KC-135.



Patrouille aérienne (CAP) de deux *Tomcat* armés de *Sidewinder*, de *Sparrow* et de *Phoenix*.



Autre patrouille, autre temps : le missile sol-air *Hawk* a désormais été adapté au *Tomcat*.



Présentations statiques de F-14 revalorisés.

