

News

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

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

Heft [1]: **Aviation**

PDF erstellt am: **26.06.2024**

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.

On peut évidemment s'étonner, en Suisse, de cette liquidation d'avions à si bon compte – surtout dans le contexte du programme TTE lancé en janvier 2008, alors que ce dernier était essentiellement sensé assurer la police du ciel dans le cadre de conférences ou de manifestations internationales.

A cela il faut répondre que cette vente a probablement profité doublement à l'industrie aéronautique helvétique de trois manières :

- Le retrait du *Hawk Mk.66* en 2003 coïncide en effet avec la commande du PC-21, dont 6 appareils ont été livrés en 2008 et deux appareils supplémentaires ont été commandés en 2010. A noter que 19 appareils ont été achetés par Singapour, 25 par les EAU et 55 par l'Arabie Saoudite.
- En avril 2009, le Gouvernement finlandais s'est engagé à acheter 6 Pilatus PC-12 pour remplacer le même nombre de Piper PA-31-350.
- Enfin, l'Ilmavoimat utilise encore à l'heure actuelle 28 L-70 Vinka et 9 L-90 *Redigo*, deux appareils d'entraînement et de liaison construits par la firme finlandaise Valmet en 1980 et en 1985 respectivement. Gageons que le remplacement de ceux-ci se fera par des appareils helvétiques. Echange de bons procédés...

A+V

Pour en savoir plus :

Derek Bower, « *New from Old*, » *Air Forces Monthly*, March 2012, p. 78-83.

« *Le premier Hawk finlandais modernisé*, » 24 Heures, 11.05.2011.
<http://psk.blog.24heures.ch/archive/2011/05/11/le-premier-hawk-finlandais-modernise.html>

Ordre de bataille Ilmavoimat: <http://www.scramble.nl/mil/2/ilm/orbat.htm>

Le « cockpit-4000 » du MLU finlandais, avec son écran LCD central et son HUD.



News

7'454 drones dans l'inventaire US ! Soit quatre UAV sur dix aéronefs...

Un récent et intéressant rapport du CRS (Congressional Research Service) révèle que 40% des aéronefs de l'armée américaine sont des drones: précisément 7 454 UAV (unmanned aerial vehicles) contre près de 11'000 avions traditionnels avec pilote(s)! Leur nombre a été multiplié par 40 entre 2002 et 2010!

Dans l'inventaire actuel des armées US (qui ne tient pas compte des micro-drones), figurent 25 *Global Hawk*, 54 *Reaper*, 161 *Predator* et 5346 *Raven* (voir la liste p.8).

Les avantages que liste le rapport diffusé le 3 janvier? Le premier, bien sûr c'est le prix humain qui est nul en cas de destruction du drone. Le second, re-bien sûr, c'est le coût: dans le budget d'équipement en aéronefs pour 2011, les drones représentent 8% des volumes et les avions avec pilotes 92%!

Le revers: un taux de casse très supérieur à celui des aéronefs avec pilotes (voir p. 17-19).

<http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2012/01/09/7%C2%A0554-drones-dans-l-inventaire-us-soit-quatre-aeronefs-sur-d.html>



En haut, le MQ-9 *Reaper*; en bas, le MQ-1A *Predator* plus petit.



MiG roumains : La menace fantôme ?

Les Forces aériennes roumaines disposent actuellement de 49 MiG-21 A/B/C. Ces appareils ont été introduits en février 1962 mais ont été revalorisés par l'entreprise nationale IAR, avec l'appui de firmes israéliennes. En juillet 1979 arrivent 12 MiG-23. Puis enfin, en 1989 –à peine quelques semaines avant la révolution- 17 MiG-29 et 5 biplaces MiG-29 UB. Ces derniers ont été retirés et rendus en 2003.

Le pays a rejoint l'OTAN en 2004 et l'Union européenne en 2007. Malgré cela, le Gouvernement a de la peine à financer sa contribution à l'alliance. Le MiG-21 est souvent comparé, en terme de performances et de génération, au F-5 américain.

Malgré leur revalorisation, les MiG-21 *LanceR* roumains devraient atteindre la limite de leur vie utile en 2015. A la réunion du Conseil suprême de défense, le 15 décembre dernier, le président Traian Băsescu a fait savoir qu'une décision de lancer une procédure d'achat d'un nouvel avion de combat était nécessaire « dans les délais les plus courts. » Il a cependant ajouté que la contribution de 48 appareils au profit de l'OTAN était insoutenable financièrement. Précisant que le budget actuel ne suffirait pas, il a conclu « qu'il ne pouvait pas manquer d'informer le public que la Roumanie se rapproche d'un temps où ses Forces aériennes ne seront plus opérationnelles. »

Source : David Isby, « Romanian President Concerned by Lack of MiG-21 Replacement, » *Air International*, February 2012, p.9.



Ci-dessous, à droite : Le MiG-29 n'est plus en service dans les Forces aériennes roumaines. Quant au *Super Puma*, il a bénéficié d'un programme russo-français (GIAT/Nexter) d'armement.





La Norvège fait partie du « club » F-104/F-16 européen. Ci-dessus, un biplace TF-104G.



News

F35 / 2 = F16

La Norvège a été un des premiers pays européens à acquérir le F-16 A/B en 1975. 60 monoplaces et 14 biplaces ont été acquis, dont 56 ont bénéficié d'une revalorisation à mi-vie (MLU) à partir de 2001. Ils disposent ainsi de capacités air-air et air-sol améliorées – notamment une nacelle de désignation laser et un viseur de casque, ainsi que la capacité à engager l'AMRAAM. Le remplacement de ces appareils était prévu en 2015. Afin de maintenir la flotte en état de vol jusqu'en 2023, un nouveau programme est nécessaire, impliquant le remplacement des ailes ; un programme supplémentaire sera cependant nécessaire afin de tenir jusqu'à la date prévue.

Les Forces aériennes royales norvégiennes (RNoAF) ont utilisé entre 1963 et 1983 19 F-104G et 4 TF-104G, 19 CF-104 et 3 CF-104D ex-canadiens. Elles ont employé, entre 1966 et 2000, 78 F-5A, 14 F-5B et 16 RF-5A de reconnaissance. Afin de remplacer ses F-5 A/B, le Ministère de la Défense norvégien a cherché en 1999 à acquérir 20 Eurofighter, plus une option pour 10 appareils supplémentaires, le tout avec 100% d'accords de compensation pour l'industrie norvégienne. Mais en 2000, les restrictions budgétaires ont conduit le Gouvernement à annuler cette commande, en faveur d'une participation au programme JSF.

Les retards dans le développement du F-35 retentissent sur les exportations. La Norvège a commandé 57 JSF, qui doivent être reçus en 2018 et être opérationnels en 2020 – deux ans après la date initialement prévue.

Source : *Air International*, February 2012, p.9.



La flotte de F-5 norvégienne est scée être remplacée à l'horizon 2020.



Ci-dessous : F-16A norvégiens à l'entraînement (gauche) et au-dessus des Balkans (droite).

