RoIAS 2006

Autor(en): **Dallemagne, Philippe**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **151 (2006)**

Heft 10

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-346633

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

RoIAS 2006

RoIAS est la manifestation aéronautique la plus importante de Roumanie, ayant attiré cette année plusieurs dizaines de milliers de spectateurs. Elle s'est déroulée pendant deux jours sur la base OTAN de Mihai Kogâlniceanu, près de Constanta, au bord de la mer Noire.

Philippe Dallemagne

Mihai Kogâlniceanu est devenu une base logistique importante, depuis que la Roumanie est entrée dans l'OTAN en 2002 et que les troupes américaines l'ont investie. Elle conforte la position de la Roumanie au sein de l'Organisation, tout en lui assurant une protection de fait; pour les Etats-Unis, c'est une base stratégique pour asseoir leur diplomatie et assurer les opérations dans la zone de la mer Noire, voire au-delà. Pourtant, lors de RoIAS'06, on ne put voir exposés que quelques *A-10A* et un *P3 Orion*.

L'organisation était excellente, comparable à celle qui avait entouré Air04 à Payerne. L'entrée était gratuite. Le programme était original (comparable à Kecskémet, le meeting hongrois), mais peu de patrouilles internationales majeures étaient présentes. Cette manifestation est l'occasion de découvrir des appareils peu connus en Occident, *MiG* ou *Antonov*, voire des raretés comme le *Soko J-22 Orao/IAR-93*. Cet appareil, qui ressemble au *Jaguar*, fut conçu et fabriqué conjointement par la Roumanie et la Yougoslavie dans les années 70 (1er vol en 1974, mise en service en 1977). Il fut retiré du service actif en Roumanie à la fin des années 90, mais est toujours utilisé en Serbie.

Les équipementiers aéronautiques impliqués dans les programmes locaux, notamment Aerostar et Elbit, avaient fait le déplacement. La société Grippen International montrait également ses appareils (4 *JAS-39 Grippen C* et *D*); Lookheed-Martin présentait 2 *F-16D* des Forces aériennes belges, non sans arrière-pensée (cf. http://www.gripen.com/en/MediaRelations/News/2006/gripen_at_romanian_airshow.htm), dans la mesure où la Roumanie est un des derniers pays européens à ne pas avoir renouvelé son parc d'avions de chasse.

Celui-ci se compose essentiellement de *MiG-21 Lancer A* et *C* monoplaces et *B* biplaces (des *MiG-21 M*, *MF, Bis* ou *U* à l'avionique modernisée par le consortium israëlo-roumain Elbit-Aerostar pour la compatibilité OTAN) et de *MiG-29* en pré-retraite. En effet, l'absence de la démonstration pourtant programmée du *MiG-29*, ainsi que l'état général apparent de ces appareils indiquent qu'ils sont de moins en moins utilisés, probablement pour des raisons de coût de mise en œuvre et de complexité de la maintenance. Comme pour la Hongrie dans le passé, qui exploite toujours des *MiG-29* aux côtés de ses *Grippen* flambant neufs (mars 2006), le choix d'un nouvel appareil de chasse se pose, et les prétendants à la succession sont nombreux. Le débat n'est pas ouvert publiquement, mais il semble que le budget disponible permette l'achat d'appareils de la classe des *Grippen, Mirage 2000, F-16*, etc.

L'entraînement des pilotes roumains est assuré sur des appareils locaux *IAR-99 Soim*, développés et fabriqués en Roumanie, ainsi que sur *L-29 Delfin*, qui ont fait des démonstrations acrobatiques.

La Suisse était présente avec la patrouille *PC-7* «Demo Team». Bien que ne pouvant soutenir la comparaison avec la patrouille italienne «Frecce Tricolori» ou la patrouille turque «Turkish Stars» en terme de vitesse et d'impact sonore, cette patrouille démontra une fois de plus la maîtrise des pilotes suisses. Les avions *Pilatus* étaient également utilisés par les démonstrateurs autrichiens (*PC-7*) et croates (*PC-9*). Le tarmac était rempli d'avions de transport qui assuraient la logistique pour les équipes présentes. Se côtoyaient allégrement *Antonov 26* et *32, CASA C-295*, etc.

Enfin, la société IAR, avec l'aide d'Elbit, a développé et mis en œuvre un programme de modernisation des *IAR-330 Puma* fabriqués en Roumanie sous licence Eurocopter, comprenant une mise à niveau de l'électronique de bord (double bus *MIL-1553B*, pilotage de nuit, radar, cartographie *GPS*), de la protection (*chaffs, flares*, sièges blindés, contre-mesures) et de l'armement (lance-missile, canon GIAT de 20 mm en tourelle, système de tir automatisé, désignateur de cible laser, casque à visée intégrée, etc.). Cette version du *Puma*, baptisée *SOCAT*, côtoyait le *Mil Mi-24 Hind* venu de Tchéquie.



Mig-21.

RoIAS mettait également en avant le centenaire du premier vol d'un appareil plus lourd que l'air, ayant décollé par ses propres moyens, effectué le 18 mars 1906 par Traian Vuia à Montesson, près de Paris. Bien que le Musée roumain de l'aviation ait présenté une réplique de l'avion ainsi que de celui d'Aurel Vlaicu (*IIB*), aucune sortie (hormis un roulage au sol du *IIB*) ni vol commémoratif n'a été effectué. Le Musée avait par ailleurs mis en place une exposition bien conçue et agréable sur l'histoire de l'aviation roumaine, assez riche au demeurant.

Ph. D.


IAR 330 Super-Puma.