

LE TIGRE RENTRE SES GRIFFES !

AUTEURS : MARCO DIJKSHOORN ET PATRICK ROEGIES
IMAGES : MARCO DIJKSHOORN, SAUF MENTION CONTRAIRE



01

Le F-5 Tiger fait partie des quelques avions mythiques, encore en service dans les forces aériennes mondiales. Acteur de la guerre au Vietnam, dans les années soixante-dix, mais également, tour à tour «Agressor», ou monture des «Thunderbirds», dans sa version biplace, il est à l'origine de la formation de nombreux pilotes de par le monde. Nous ne pouvions pas rester insensibles à son retrait de Jordanie, un pays au centre d'une des zones géopolitiques les plus instables internationalement.

Il y a un an, après plus de quarante ans de loyaux services, la Royal Jordanian Air Force (RJAF ou al-Quwwat al-Jawwiya al-Malakiya al-Urduniya) décide de cesser l'utilisation de ses derniers Northrop F-5E et F-5F Tiger II, aux couleurs si exotiques. En effet, l'utilisation de cet appareil remonte, avec les premières versions F-5A et F-5B Freedom Fighter, à 1974.

RETOUR EN ARRIÈRE

Au début des années 70, la RJAF exploite encore d'anciens chasseurs de la Royal Air,

livrés à la fin des années cinquante. Elle dispose également d'avions plus «pointus», comme des F-104 A et B, acquis à Taïwan, livrés entre 1969 et 1972. Bien que la Jordanie ne prenne pas part activement à la guerre du Yom Kippour en 1973, contre Israël, elle ressent cruellement le besoin de moderniser son parc d'aéronefs de combat. Les États-Unis acceptent de transférer, en vertu du Programme d'assistance militaire (PAM), des appareils F-5A & B, ayant auparavant servi au sein de la force aérienne iranienne (IIAF). Les machines



02



04



03

FIN 2008, C'EST AU TOUR DU KENYA DE RECEVOIR DES AVIONS JORDANIENS. QUINZE APPAREILS SONT CONCERNÉS.

arrivent progressivement, entre 1974 et 1977. Ce chasseur et sa version d'entraînement biplace devient rapidement l'épine dorsale des unités de chasse et équipe de nombreux escadrons (Squadron). Dans le détail, 29 F-5A parviennent à Amman. 26 d'entre eux sont, par la suite, cédés à la Grèce, entre 1983 et 1988. Les trois restants transitent un temps par le marché civil américain. Ils sont, à leur tour, «remilitarisés», au milieu des années quatre-vingt-dix, lorsque les Philippines les acquièrent. Leurs versions biplaces, les F-5B, sont au nombre de 11 (9 iraniens et 2 en provenance des USA). À leur retrait, 8 rejoignent également la force aérienne hellénique, entre 1983 et 1988, le dernier étant acquis par un privé, aux États-Unis. Ces appareils sont rapidement adoptés par les pilotes jordaniens, mais le besoin se fait sentir de passer à la vitesse supérieure, afin de rester, au mieux, dans la course, dans cette zone tumultueuse. C'est ainsi qu'entre 1975 et 1980, la RJAF se dote de 61 F-5E, puis de 13 F-5F, biplaces, l'un provenant du Soudan.

LE TIGRE SORT SES GRIFFES

Le premier vol d'un F-5E Tiger II en Jordanie se déroule le 10 mai 1975.

Les F-5A/B Freedom Fighter et les F-5E/F Tiger II assurent conjointement, pendant un temps, les missions de défense aérienne, d'attaque au sol, mais également la formation avancée.

En 1981, l'Arabie Saoudite assiste son ami sunnite, afin que la Jordanie puisse acquérir des appareils plus modernes. Ce sera sous la forme de Dassault Mirage F1CJ et BJ. Les F-5A & B sont alors largement dépassés. Armé de missiles air-air Matra R 530 et R 550 Magic, le Mirage F1 remplace le F-5 en première ligne. Peu de temps après l'introduction du chasseur français, un accord intervient, comme nous l'avons vu plus haut, afin de transférer un certain nombre d'avions à la Grèce.

En 1988, seuls les Tiger II sont conservés dans la RJAF. L'armement du F-5E est rudimentaire, mais efficace. Il comprend des missiles air-air à courte portée AIM-9J, des bombes MK.82 conventionnelles, ainsi que des Mk.20 Rockeye à fragmentation.

01. Ce virage engagé juste après le décollage nous laisse admirer les superbes lignes du Tiger II

02. Le soleil a fait son œuvre sur le camouflage du F-5E '925', appartenant au 17th Sqd

03. Un autre vétéran jordaniens, le F-5F '643', basé à H5

04. La place avant d'un F-5F, après la rénovation opérée en 1989

La flotte de F-5E est modernisée en 1989. Tout étant toujours question d'équilibre budgétaire en Jordanie, ce programme, réalisé par Smiths Industries, de Grand Rapids, est financé grâce à la vente de sept avions à Singapour. Ce chantier comprend un équipement de navigation et de ciblage tête haute (HUD). Un radio altimètre, un calculateur d'armement (HUD/WAC), un système de navigation inertielle et des dispositifs de contre-mesures (ECM) sont également ajoutés. Une caméra infrarouge (FLIR) et un pod ECM plus élaboré, Selenia ALQ-234, sont un temps envisagés. Mais ces deux dernières modifications sont finalement abandonnées.

LA SECONDE VIE DU TIGER II

En 1994, sept avions sont vendus à Singapour. Après leur conversion par la société aéronautique Singapore Technologies Aerospace, ils sont renommés F-5S. Les machines sont dispatchées au sein des 144th et 149th squadron, à Paya Lebar. La RJAF a dû vendre ces derniers, afin de financer le programme vital de mise à niveau du reste de sa flotte. [BX3A8020]

Entre 2008 et 2009, onze autres Tiger sont vendus à la Força Aérea Brasileira. Les

trois premiers appareils sont embarqués dans un Antonov An-124 de la Vloga-Dnep le 19 août 2008. Ils rejoignent le PAMA-SP (Parque de Material Aeronáutico de São Paulo Marte Domingo Aéreo). Sur le total de la flotte, sept sont au standard modernisé. Mais, à ce jour, aucun n'est en service opérationnel au sein de la force brésilienne. Certaines machines ont été transportées à Gavião Peixoto. Mais leur avenir n'est pas clair, du fait de la situation économique actuelle du pays.

Fin 2008, c'est au tour du Kenya de recevoir des avions jordaniens. Quinze appareils sont concernés. Au préalable, les F-5 sont modernisés à Amman-Marka, par la société Jordan Aeronautical Company, aidée par des techniciens d'American avionics. Avant cette acquisition, le Kenya exploitait déjà quatorze F-E et F-5F. Les avions jordaniens étaient censés accroître les capacités de cette armée de l'Air. Mais depuis leur arrivée, aucune confirmation n'a pu être acquise, quant à l'utilisation opérationnelle des nouveaux avions. Leur sort reste incertain. Cet accord a, par ailleurs, été très controversé dans le pays, des responsables gouvernementaux étant accusés de corruption.

LES UNITÉS JORDANIENNES AYANT VOLÉ SUR F-5

Le 1st squadron est formé en 1958. Il débute sur d'anciens appareils britanniques, Hawker Hunter, financés par les États-Unis. En 1974, cette unité est transformée sur F-5A et F-5B. Quelques années plus tard, le remplacement des Freedom Fighter par des Mirage F1, oblige le squadron à déménager. Il quitte King Hussein Air College (KHAC) pour Shaheed Muwafaq Al-Salti AB (MSAB, al-Azraq). De nos jours, il stationne sur cette même plateforme, mais a troqué ses Mirage pour des F-16AM et BM.

Le 2nd squadron voit également le jour en 1958, mais cette fois sur Vampire. Ces appareils, rapidement hors d'âge, sont remplacés par une douzaine de Hunter. 1974 est également l'année de sa transition sur F-5A/B, dont les premiers appareils rejoignent la base de King Hussein Air College, à Mafrqa. La mission de l'unité est davantage tournée vers l'entraînement avancé. Une nouvelle ère s'ouvre en 1987, lorsque des CASA 101CC remplacent les appareils américains. Le 2nd squadron conserve, au fil du temps, son rôle de formateur, cette fois en temps qu'OCU (unité de conversion opérationnelle). Il vole actuellement sur des F-16AM et BM, depuis le terrain d'al-Azraq.

Le 6th squadron est activé en 1971, à Mafrqa, comme OCU Hunter. L'escadron touche, lui aussi ses premiers F-5A/B en 1974. Le 31 mars 1985, l'unité devient le 6th reconnaissance squadron. Elle déménage d'al-Azraq à Prince Hassan AB (PHAB), plus connue de nos jours sous le nom de H5. Elle y assure des missions de défense aérienne, de soutien aérien rapproché (CAS) et de reconnaissance.

À partir de 1988, il est converti sur F-5E et F-5F. Il conserve cet avion jusqu'en 2003, avant de toucher ses premiers F-16AM/BM. Ce nouveau changement a également pour conséquence la relocalisation temporaire vers King Feisal bin Abdel Aziz AB. Mais en 2014, afin de lutter plus efficacement contre Daesh, toutes les unités de F-16, dont le 6th RS, sont regroupées à al-Azraq.

Le 9th squadron, créé en 1969, est la seule unité jordanienne sur F-104A et F-104B Starfighter. En 1977, afin d'homogénéiser la flotte, elle remplace ces chasseurs de pointe par des F-5A et B, sur la base de Prince Hassan AB (H5). En 1992, elle est redéployée à Al Jafr et touche des versions E et F Tiger.

Ses missions, jusque dans les années deux mille, sont la défense aérienne et l'attaque au sol.

De nos jours, le 9th squadron opère depuis King Abdullah II (KA). Il y exploite des drones Falco et S-100 Camcopter, au sein de la «Prince Hussein II ISR Wing».

Le 11th squadron est un escadron de chasse. Dans un premier temps, en 1978,



il réalise ses missions grâce à des F-5A et B. L'unité se trouve sur le terrain de Prince Hassan AB (H5). En 1985, il devient un escadron d'entraînement avancé sur T-37B. Il est relocalisé au King Hussein Air College, à Mafrqa. À partir de 1987, les CASA 101CC prennent la relève. Récemment, la RJAF a acquis neuf avions d'entraînement Pilatus PC-9M. Ils remplaceront, dès 2017, les Casa de l'unité.

Le 17th Escadron voit le jour le 12 mars 1973, comme escadron de chasse. Un an plus tard, il est doté de F-5E/F Tiger. Initialement assigné aux missions de défense aérienne et d'attaque au sol, il devient OCU en 1987. Depuis sa création, cet escadron stationne à Prince Hassan AB (H5). En 2015, il est doté de BAE Hawk Mk.63, grâce à un don des Émirats arabes unis (UAE).

LES HAWK CHASSENT LES TIGER

Fin 2015, la dernière mission opérationnelle d'un F-5 est effectuée au-dessus de la Jordanie. La stabilité relative de ce pays induit

des choix. Le Tiger n'a plus sa place et un autre appareil d'entraînement doit servir à la préparation des futurs pilotes de F-16. La RJAF acquiert treize BAE Hawk Mk.63, issus des forces aériennes émiraties (UAE). La force jordanienne souhaite pouvoir, à l'avenir, en obtenir davantage, afin de créer un second squadron de Hawk. Mais elle envisage également la modernisation des machines actuelles, avec une avionique plus moderne.

La première session d'aspirants pilotes sur Hawk vient de s'achever. Une seconde est en cours.

Le F-5 tire définitivement sa révérence fin 2015, après 42 ans de services. Certains appareils sont vendus au Tactical Air Support

«TacAir», Inc. de Reno, au Nevada. Ils y serviront soit comme source de pièces de rechange, soit, une fois encore, en avions d'entraînement avancé, en sous-traitance. Mais la Jordanie tient à préserver une part de son histoire. Un F-5E et un F-5F seront maintenus en état de vol à Prince Hassan AB (H5), afin de servir lors de cérémonies. Les Tiger y remplaceront le Hawker Hunter qui était, jusque-là, utilisé par le Royal Jordanian Air Force Historical Flight, dans cette même fonction. Ce dernier a récemment été vendu au Royaume-Uni. Le Tiger rugira encore au-dessus du ciel de ce pays, pendant de nombreuses années, rappelant aux plus jeunes le rôle qu'il aura joué pour des générations de pilotes... ▲

05. Un des rares F-5E au camouflage parfait, le '650'. Il a, depuis, rejoint Singapour

06. Sept F-5E et F sont alignés à H5, prêts à partir. Le premier est codé '1755'

07. Départ en mission pour le F-5F '1753', du TFS, en livrée aluminium

08. Un des 13 Hawk Mk.63 du 17th Sqd, le '1731' à l'atterrissage. Cet avion équipait les EAU auparavant. © Patrick Roegies

