



## L'Aviación Naval Uruguaya : bientôt 75 ans d'histoire

C'est le 7 février 1925 que la marine uruguayenne fonda officiellement ce qui devait s'appeler le Servicio de Aeronáutica de la Armada Nacional (SAAN) dont le rôle unique était d'assurer le soutien de la flotte de surface. À cette époque la filière de formation des marins pilotes passait encore par l'Aeronáutica Militar. Il fallut toutefois cinq ans avant que le premier avion fasse son apparition au SAAN. En fait, c'est de trois avions qu'il faudrait parler puisque, en septembre 1930, deux hydravions CANT 18 et un CANT 21 entrèrent officiellement en service sous les couleurs de la marine alors même que débutaient les travaux de construction de la première base aéronavale sur l'Isle de la Libertad dans la baie de Montevideo. Destinée à l'usage exclusif des hydravions, la Base Aéronaval n°1 (BAEN 1) demanda trois ans de travaux, ouvrages nécessaires à l'achèvement d'un grand hangar et d'un "slip" pour mettre les avions à l'eau. En 1934, la BAEN 1 était officiellement mise en service. Entre temps les hydravions avaient utilisé l'embouchure du rio Santa Lucia et la baie de Montevideo pour leurs opérations.

Les liens déjà étroits entre l'Uruguay et les États-Unis furent resserrés au début de la 2<sup>e</sup> G.M. lorsque plusieurs aérodromes uruguayens furent mis à la disposition des forces armées US pour lutter contre les sous-marins allemands dans l'Atlantique sud. Sur quoi, le gouvernement uruguayen bénéficia d'avantages liés à la loi prêt-bail et put ainsi acquérir sans bourse délier du matériel militaire neuf dont des avions pour l'Aviación Naval. Les premiers arrivés furent six hydravions Vought OS2U-3 Kingfisher pour la surveillance côtière, trois avions d'entraînement Fairchild PT-23 ainsi qu'un amphibie Grumman J4F-1 Widgeon. Jusqu'à fin décembre 1949, ces dix avions ainsi que l'unique CANT 21 survivant allaient former toute l'Aviación Naval Uruguaya, opérant à partir de la BAEN 1 dans la baie de Montevideo, sauf pour les trois PT-23 qui utilisaient à tour de rôle les installations de l'aérodrome "Ángel S. Adams" au nord-ouest de Montevideo et des terrains de Cerillos et de Carrasco appartenant à l'Aeronáutica Militar. Comme la BAEN 1 ne pouvait convenir qu'aux hydravions, sa fermeture fut décidée en 1950. Cinq ans plus tard, le service aéronaval avait lancé la construction à Laguna del Sauce près de Punta del Este d'une piste d'aviation en dur. Celle-ci, inaugurée en septembre 1947, est baptisée Base Aéronaval n°2 (BAEN 2) "Capitán de Corbeta Carlos A. Curbelo". Elle est le premier aérodrome de la marine. C'est aussi à cette époque que le SAAN devient officiellement : Aviación Naval Uruguaya.

### En 1956, la plus puissante aéronavale d'Amérique du sud

Offerts par les Américains au titre du Pacte de Rio, les premiers véritables avions de combat de l'ANU, dix Grumman Avenger (des modèles TBF-1, TBM-1 et TBM-1C), arrivèrent en Uruguay, en septembre 1949. Six avions supplémentaires furent livrés en mai 1950 ainsi que trois North American SNJ-5, équipés de lance-bombes et de deux mitrailleuses de 12,7 mm. À ces trois avions s'en ajoutèrent trois autres en 1952 et encore trois en 1961. Mais le meilleur était encore à venir : le 27 avril 1952, dix chasseurs Grumman F6F-5 Hellcat étaient officiellement déclarés opérationnels à Laguna del Sauce. Ils allaient être les seuls jamais véritablement mis en service dans une force aérienne latino-américaine puisque les dix avions du même type reçus par les Argentins – qui leur préférèrent le F4U-5 Corsair – ne furent jamais utilisés et que leur transfert ultérieur à la marine paraguayenne reste à ce jour non fondé. Avec les TBM Avenger, les Hellcat contribuèrent à la mise sur pied du premier groupe de combat aéronaval uruguayen. Il est intéressant de noter que ces appareils étaient encore en service à Laguna del Sauce en janvier 1961.

Au milieu des années 50, les vénérables Kingfisher en service depuis 1942 étant passablement usés, les États-Unis offrirent en remplacement trois hydravions Martin PBM-5 Mariner dont le premier fut livré en mai 1956. Ils venaient s'ajouter à deux Piper PA-18 Super Cub reçus gracieusement un an plus tôt. En mai 1961, l'Aviación Naval Uruguaya reçut ses premiers avions de transport : trois TC-45J, (des SNB-1 d'origine) auxquels s'ajoutèrent en novembre 1976 trois TC-45H offerts par la marine argentine. Ces avions également servirent à la formation et à l'entraînement de pilotes sur avions multimoteurs.

### Arrivée des premières voilures tournantes

En même temps que les Super Cub, l'ANU reçut ses deux premiers hélicoptères : des Bell 47G qui allaient servir exclusivement pour le sauvetage. À ces deux machines devaient s'ajouter deux OH-135 (désignation militaire du Bell 47G) en 1971 et à nouveau deux autres en 1988. Un septième Bell 47G aurait aussi été reçu il y a quatre ans pour remplacer un appareil accidenté. C'est au début 1971 cependant que furent prises en compte les premières voilures tournantes de gros calibre : deux Sikorsky SH-34G Seabat (ex-U.S. Navy). La vie de ces machines sous les couleurs uruguayennes devait être très courte malheureusement puisque le 14 novembre suivant elles étaient détruites dans une collision en vol. Leurs remplaçants arrivèrent en 1972 sous la forme de quatre CH-34J (ex-U.S. Army) dont deux seulement entrèrent en service, les deux autres servant de réservoirs de pièces de rechange. Cette acquisition fut rendue possible par une opération de troc en échange du dernier Kingfisher cédé à un musée américain ! Avec l'arrivée des premiers Wessex vint ans plus tard, le dernier de ces CH-34J fut revendu à un opérateur civil aux États-Unis. Arrivés en juillet et août 1991 pour les premiers et en août 1994 pour le dernier, ces Wessex 60 sont toujours en service en 1999. Anecdote fut aussi le passage éclair sous les couleurs de l'ANU du prototype du Bell 222 acheté auprès du constructeur de Fort Worth au prix de l'occasion, le 5 décembre 1980 sur la BAEN 2, il a depuis été revendu à l'Épiscopat argentin pour assurer des missions humanitaires ! Les plus récentes additions enfin sont cinq Wessex HC.2, rattachés à la RAF et arrivés au port de Montevideo le 19 février 1998. Ces machines d'occasion sont appelées à constituer l'épine dorsale de l'Aviación Naval, de même que deux BAe Jetstream Mk.2 rattachés à la Royal Navy durant l'été 1998. Ces machines (matricules A-875 et A-876) sont arrivées en Uruguay le 30 janvier 1999. ♦ M. Sap



### L'Uruguay : une défense à petit prix

Créé en 1828 sur l'initiative de l'Angleterre comme État tampon entre l'Argentine et le Brésil, l'Uruguay est un pays de taille modeste selon les critères sud-américains. L'érection de cet État permit à la Grande-Bretagne qui régnait alors en maître sur les toutes les mers du monde d'influencer et de contrôler l'Argentine par l'Atlantique sud, de faire obstacle à la volonté de l'Argentine de contrôler les deux rives du Rio de la Plata et enfin de maintenir entre ces deux pays un motif de neutralité. Au XIX<sup>e</sup> siècle, le pays se retrouva au milieu des multiples conflits entre l'Argentine et le Brésil qui cherchaient alors à étendre leur influence sur l'estuaire de la Plata et la ville de Montevideo.

Après le second conflit mondial, la conférence de Chapultepec de 1945 inaugura une ère de coopération en Amérique Latine. Aujourd'hui en l'absence de véritable menace, l'Uruguay, comme la plupart des pays latino-américains opte pour la démocratie, la croissance économique et l'intégration régionale. En 1988, l'Uruguay a rejoint, sur l'initiative de l'Argentine et du Brésil, le Mercosur, le marché commun sud-américain.

Comptant sur la neutralisation réciproque de ses deux puissants voisins, les ambitions de ce pays en matière de défense sont limitées. Fondée sur le principe du volontariat, phénomène rare dans la région, l'armée présente des chiffres modestes : 17 000 pour l'armée de terre, 5 000 pour la marine, 3 000 pour l'armée de l'air. À cela s'ajoutent la Guardia de Caracaras ou Garde Nationale avec 400 hommes et la Guardia de Honor ou Garde Métropolitaine avec 450 hommes. Tourment, dans les années 60, was la lutte contre le mouvement Tupamaru, les forces armées restent encore marquées par cette ancienne mission anti guérilla.

Avec un montant d'environ 300 M\$ (soit 1,8% du produit intérieur brut), le budget de la défense n'est pas ici une priorité. L'équipement provient presque exclusivement de matériel d'occasion à l'image des trois escorteurs "Commandant Rivière" achetés en France pour 23,7 M\$ (VICTOR SCHÖLCHER en 1988, COMMANDANT BOURGIES et AMBA CRANER acquis en 1990), des chers F-55 israéliens modernisés (des blindés capturés à l'enemi par Israël) ou encore des hélicoptères Westland Wessex achetés à la Grande-Bretagne. Moderniser les forces au prix le plus bas reste la tendance. Ainsi l'armée de l'air (FAU) a annoncé être intéressée par douze chasseurs F-5E thailandais. Les dots sont aussi les bienvenus tels que ces deux C-130B offerts par les États-Unis en 1992 pour assurer les liaisons avec la base scientifique Général Anthon en Antarctique. Un troisième a été livré en 1994 comme réserve de pièces détachées. Malgré ses moyens limités, l'Uruguay se veut un acteur actif au plan international. En participant aux opérations de l'ONU, l'équipe aison son armée à travers les conflits des Nations Unies. Le pays fournit de la sorte un milieu d'observateurs pour les missions d'intervention : Égypte (Sinai), Irak/Koweït, Inde/Pakistan, Angola, Géorgie, Sahara Occidental, Libélie et Tchad/Libélie. En mai 1994, l'Uruguay a même signé un accord de coopération avec l'Argentine pour des exercices conjoints de préparation aux opérations de l'ONU.

Depuis 1980, l'Uruguay consolide sa démocratie après que le coup d'État militaire de 1973 ait interrompu temporairement la tradition démocratique du pays. Une nouvelle constitution, adoptée par référendum en 1996, marque dans ce sens un progrès de plus. Effective depuis le 14 janvier 1997, elle vise à renforcer la stabilité politique du pays. Sur le plan économique, les inquiétudes persistent car son économie reste très dépendante de l'Argentine et du Brésil. ♦ Ph. W.-G.