



© R. SAF

Type	ARJ	BuAerlos	Indo ARJ	Total
S-2A	A-851	133215	2091.3	5 121.8
S-2A	A-853	133264	3085.8	6 667.7
S-2G	A-854	152372	1260.2	6 260.2
S-2G	A-855	152374	1634	6 048.5
S-2G	A-856	152376	997.3	6 211.3
T-28F	A-401	513594	788.5	6 258.5
T-28F	A-409	517812	1265.7	6 928.8
Wessex 60	A-063	WAS04	349.9	1 690.4
Wessex 60	A-064	WAS63	596.9	6 288
Wessex 60	A-065	WAS03	364.9	2 544
Wessex HC.2	A-081	AS05	7.2	10 756.1
Wessex HC.2	A-082	AS031	2.5	11 403.1
Wessex HC.2	A-083	AS076	9.7	11 245.5
Wessex HC.2	A-084	AS079	5.6	9 267.9
Wessex HC.2	A-085	XI603	8.4	8 964.6



▲ Un T-34C-1, avec un élève pilote brésilien aux commandes, entame sa descente vers le seuil de piste de la base de Laguna del Sauce. With a Brazilian student pilot in the front seat, this T-34C-1 is seen on final at Laguna del Sauce.

▼ L'un des premiers Westland Wessex HC.2 rachetés à la RAF en 1998 sur la BAEN 2. One of the ANU's first ex-RAF Wessex HC.2s.

dèle au total ont été pris en compte par l'ANU sur la BAEN 2 à compter du mois d'avril 1981. Achetés chez Beechcraft à Wichita en mars précédent, ces Turbo Mentor sont du modèle T-34C-1, propulsé par un PT-6-25A de 550 ch, et disposent d'une capacité d'emport de charges militaires sous les ailes. Bien sumotorisés, ce sont des avions sûrs qui peuvent être grésés avec des paniers mitrailleuses et tirer bombes, roquettes et autres si nécessaire. Ils sont utilisés pour l'instruction au tir plusieurs fois par an.

Une fois en possession de leurs "ailes", les élèves en formation à l'ESANA sont affectés directement en unité opérationnelle auprès de l'ESCAN où ils reçoivent une formation spécifique sur la machine, avion ou hélicoptère, qui leur a été désignée. Pour ce faire chaque flottille dispose d'un officier-instructeur chargé de cette tâche. Au cours des quatre dernières années, détail singulier, l'ESANA a formé sur avion en plus d'élèves uruguayens plusieurs autres venus de l'aéronavale brésilienne. Cette dernière, jusqu'à l'année passée, ne possédait en effet que des hélicoptères et ne pouvait donc former de pilotes de voilures fixes en interne. Au terme d'un cursus de dix-huit mois, à la fois sur mono et multimoteurs, ce sont ainsi trois pilotes de la Marinha Brasileira qui se sont vus épinglez sur leur uniforme les ailes marquées du soleil de mai et de l'ancre de l'Aviación Naval Uruguaya. Six autres ont également été formés en Argentine, autre filière pour le Brésil.

Actuellement, alors que sept autres élèves pilotes brésiliens se trouvent en Argentine, les trois formés au sein de l'ANU se sont déjà qualifiés sur Macchi MB-326 au sein de l'Armada Argentina. Ce sont eux qui piloteront à l'avenir les A-4 Skyhawk rachetés en

1997 à la force aérienne du Koweït. Mais il reste toujours la possibilité à ceux qui ne réussissent pas leur qualification sur avion à réaction de passer sur hélicoptère à São Pedro da Aldeia.

Un mot sur les instructeurs de l'ESANA : ils sont formés sur place à Laguna del Sauce ou bien encore en Argentine, à Punta Indio. Sur la BAEN 2, leur cursus consiste en 50 heures sur T-34C-1 en plus de beaucoup d'instruction théorique. Le fait qu'Uruguayens et Argentins parlent la même langue rend les deux filières pareilles. De plus, les deux marines utilisent les mêmes avions.

Le futur

Si l'on peut lucidement admirer avec quelle modestie de moyens l'Aviación Naval Uruguaya a pu préserver son rôle au cours des trois dernières décennies, il ne peut être question pour elle de continuer sur la même voie au siècle prochain. Déjà, un besoin pressant en matière d'aviation de surveillance maritime se fait jour. Et ceci est d'autant plus important maintenant que le gouvernement uruguayen, toujours à la recherche de ressources financières, a décidé de porter sa zone économique exclusive (ZEE) de 200 à 300 miles nautiques afin d'accroître son emprise sur son domaine halieutique atlantique très fréquenté. Un tel élargissement va nécessiter une permanence du contrôle et de la surveillance, une mission hors de portée des S-2G et du King Air 200T. Si l'on doit ajouter à cela la nécessité de sévir contre les navires, qui sont à l'origine de nombreux actes de pollution dans le rio de la Plata, ainsi

qu'à assurer le sauvetage des baigneurs et plaisanciers qui fréquentent avec assiduité les eaux et les plages de Punta del Este (amenant de précieuses devises), la survie de l'Aviación Naval Uruguaya passe inmanquablement par son aptitude à pouvoir réaliser seule toutes ces missions. L'enjeu économique perspectif étant de taille pour ce pays avant tout agricole et touristique, nul doute que le gouvernement uruguayen saura mobiliser alors juste les moyens nécessaires pour ne pas cloquer au sol son Aviación Naval. Déjà, elle vient de s'enrichir de deux Jetstream achetés d'occasion à la Fleet Air Arm. Un début ! ♦



© R. SAF