Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2018)
Heft: 5

Artikel: F-35 : tip of the spear
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-823394

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 11.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le F-35B est un appareil disposant de plusieurs moteurs, permettant le décollage en quelques mètres ainsi que l'atterrissage vertical.
Toutes les photos © Crown Copyright.

Aviation

F-35 : *Tip of the Spear*

Col EMG Alexandre Vautravers
Rédacteur en chef RMS+

Si les forces britanniques sont aujourd'hui modestes par leur taille, elles sont qualitativement parmi les meilleures au monde, selon la devise : être toujours à la pointe de la lance. La politique de défense britannique se résume ainsi : il faut être en mesure d'intervenir en premier, de manière décisive, avec les forces « d'entrée dans le théâtre ». En d'autres termes, il s'agit d'être le premier partenaire des USA en cas de coup dur ou en cas de besoin.

B, C ou A ?

La commande originale de 138 appareils date de 2006 et est signée par George W. Bush et Tony Blair. La coopération entre les deux pays doit être très étroite, y compris dans le domaine des développements et des transferts de technologies. Cela s'explique non seulement par la « relation spéciale » entre les deux pays depuis plus d'un siècle, mais également par une collaboration très étroite dans le cadre du développement et du maintien de la flotte de *Harrier* depuis les années 1960. Sans parler, évidemment, de l'alliance stratégique des deux pays manifestée lors de l'intervention américaine en Afghanistan (2001) et en Irak (2003).

La Grande-Bretagne a été depuis l'origine le seul partenaire de niveau 1 du programme *Joint Strike Fighter* (JSF) américain. Les entreprises BAe Systems et Rolls Royce ont été largement intégrées au développement de l'appareil. En particulier, le développement de la version F-35B à décollage court et atterrissage vertical (STOVL) a été essentielle pour le déploiement sur les porte-aéronefs du Royaume Uni et ceux du Corps des Marines américains (USMC). Pour cela, la Grande-Bretagne participe au programme sous la forme de la construction de quatre prototypes, annoncés en 2009. Ce partenariat représente un investissement de 2,5 milliards USD, soit 10 % des coûts projetés de développement. Il permet de garantir environ 15 % de l'activité économique de la production totale prévue d'environ 3'000 appareils pour des entreprises britanniques.

En 2009, il a été question d'abandonner la version B – plus complexe, nécessitant un moteur différent et dont les performances sont plus limitées que les versions A et B à décollage et atterrissage classique. Une telle décision aurait réduit la facture de 25 millions de livres par appareil. Ceci aurait nécessité la transformation des porte-aéronefs alors en construction avec des catapultes conventionnelles, à la manière du troisième navire destiné à la Marine nationale française. Une annonce dans ce sens est faite par le Premier Ministre David Cameron le 19 octobre 2010. Il est alors question d'acquérir un nombre plus limité de versions C et, à terme, d'acquérir la version A pour remplacer l'Eurofighter *Typhoon*.

Ces plans sont interrompus en 2012 sous l'effet de coûts plus élevés que prévus de la conversion des porte-avions (Thales et BAe Systems) mais également de l'accélération du programme de développement de la version B, qui entre en service cette année-là au sein de l'USMC. Chaque F-35 B coûte entre 92 et 100 millions de livres.

L'entraînement des pilotes britanniques sur le modèle B a eu lieu en étroite collaboration avec les pilotes du Corps des Marines (USMC) en Caroline du Sud.

Mise en service

La transformation des pilotes et les essais opérationnels du JSF a lieu sur la base américaine d'Edwards, dans le sud de la Californie. Le premier prototype britannique y décolle le 23 juin 2001. Le 17 Squadron RAF est ainsi basé aux USA avec trois appareils pour créer les conditions favorables pour l'introduction de l'appareil.

Décollage conventionnel d'un F-35B du 617 Squadron de la RAF.

Malgré ses formes enveloppantes et lisses, le F-35 est un appareil de grande taille. On le voit ici être préparé pour une sortie, à RAF Marham.

Un appareil se pose après une mission. Les clapets ouverts sur le dessous permettent l'aspiration d'air pour une turbine verticale sous le centre de gravité de l'appareil.

Le centre d'entraînement des pilotes et du personnel au sol de la version B est la base de l'USMC de Beaufort, en Caroline du Sud. Les premiers quinze appareils britanniques ont effectué leur prise en main par les pilotes sur ce site.

Les premiers appareils à avoir traversé l'Atlantique sont trois F-35A de l'USAF, deux F-35B de l'USMC et un appareil britannique (F-35B) en 2016, afin de participer en été 2016 au *Royal International Air Tatoo* à Farnborough.

Le centre pour la « transformation » des personnels et des unités est basé à RAF Marham, pour laquelle 550 millions de livres ont été investis (projet ANVIL). La première escadrille à recevoir le F-35 est une escadrille de la Royal Air Force, le 617 Squadron surnommé « *Dambusters* » en raison de sa mission particulière de destruction des barrages hydro-électriques en Allemagne en mai 1943. Les quatre premiers appareils de l'escadrille, emmenés par trois ravitailleurs A330 *Voyager*, ont traversé l'Atlantique et atterri à RAF Marham le 6 juin 2018. Cinq appareils supplémentaires sont arrivés au mois d'août. Le 207 Squadron de la RAF, également basé à Marham, est l'unité de transformation opérationnelle (OCU), créée pour faciliter la transition sur ce type d'appareil. Chaque escadrille doit recevoir douze appareils. Notons qu'il n'existe pas de version biplace du F-35.

La seconde unité opérationnelle à recevoir ses F-35 est le 809 Naval Air Squadron (NAS) de la Royal Navy. L'unité, qui faisait partie de la Joint *Harrier* Task Force (JHTF) au moment de la mise hors service de cet appareil, a été recréée pour l'occasion. Les premiers des douze appareils lui seront fournis en 2021. D'ici là, les pilotes désignés s'entraîneront sur *Hawk* Mk. 1. Le personnel se composera de personnel de la RAF et de la Royal Navy. L'escadrille sera basée à Marham lorsque ses moyens ne sont pas déployés à bord des porte-avions.

Opérationnels

Au total, 138 appareils ont été commandés et devraient tous être opérationnels d'ici 2030. Les premiers 24 appareils doivent être opérationnels sur les deux porte-avions britanniques HMS *Queen Elizabeth 2* et *Prince of Wales* dès 2023. Ces bâtiments sont commissionnés en 2018 et en 2020 respectivement.

Au sein de la RAF, on considère que la capacité opérationnelle initiale pour des opérations à partir de bases terrestres sera atteint à la fin 2018. A cette date, 17 appareils seront alors en service. La capacité opérationnelle maritime est prévue fin 2020. Et la capacité opérationnelle complète est prévue au printemps 2023, avec 35 appareils en service. A la fin 2024, il est prévu que 48 appareils aient été reçus par la Grande-Bretagne.

A+V