

Suède, un pas en avant pour remplacer les Saab 105 !

Les Blogs Avia news



La Suède a lancé le processus de remplacement de sa flotte d'avions écoles Saab 105 (SK 60) à réaction pour sa force aérienne. La Suède veut se doter d'un nouveau système complet de formation pour les élèves pilotes de la Flygvapnet. Mais ce projet était ralenti ces derniers mois dans l'attente d'un choix possible du Boeing/Saab T-X pour l'US Air Force.

Accélération du processus :

Le processus de remplacement de la flotte des Saab 105 vient de faire un pas en avant. En effet, une partie des Saab 105 vont atteindre leur limite d'exploitation. De fait, une demande d'information pour un remplacement des Saab 105 Sk.60 de 50 ans va intervenir durant l'été. En parallèle, un programme d'extension de vie pour maintenir certains Saab 105 en service jusqu'à 2024-2025 va être lancé dans l'attente du nouvel avion école.

Répondant à une question lors de la réunion du Fan Club de la Force aérienne Suédoise au Salon du Bourget à Paris ce matin, le Maj Gen Mats Helgesson, le chef d'état-major de la Force aérienne a déclaré que le nouveau formateur parfait serait "très bon marché et devait être une plate-forme complète". Il a déclaré que la solution pourrait être soit un jet ou un turbopropulseur, mais la plate-forme était moins importante que l'ensemble du système d'entraînement qui sera prioritaire. "Nous avons l'intention d'utiliser « Gripen » monoplace, de sorte que l'ensemble du système, y compris les simulateurs et la formation par ordinateur, doit conduire un pilote directement à un poste de pilotage de « Gripen ». Nous avons décidé que nous allons former nos propres pilotes, nous ne les formerons pas dans un autre pays".

Le nouveau programme de formation pour les élèves pilotes suédois vise à fournir jusqu'à 8.000 heures de vol par an en autant de sorties, plus 3,000 heures d'enseignement avec utilisation. Les suédois ont par ailleurs demandé une capacité à fournir 10% à 30% de

potentiel supplémentaire et ceci dans le cas où il faudrait former plus de pilotes pour faire face à une dégradation de la sécurité.

Le cahier des charges semble demander les caractéristiques suivantes : le formateur devrait inclure la capacité de fonctionner au-dessus 20,000ft, et de maintenir 230kt (425 kmh) en vol en palier à 15,000ft. Performances requises pour la formation avancée de vol et de combat à Mach 0,65 pour un plafond opérationnel de plus de 25,000ft, et une vitesse de 1000 pieds au 300kt.

Le formateur doit avoir deux sièges, un système d'affichage tactique avec fusion des données permettant de préparer les élèves pilotes à une transition sur avions de chasse de quatrième / cinquième génération.

Les favoris :

Deux avions semblent avoir les préférences de la Flygvapnet, il s'agit du Pilatus PC-21 suisse et du Boeing/Saab T-X dans le cas où celui-ci serait choisi par l'US Air Force. Mais ce dernier pourrait encore attendre pour le choix américain favorisant ainsi l'avion suisse. Le M-346 italien semble déjà distancé à l'heure actuelle ainsi que l'Embraer Super Tucano

Pilatus PC-21 :



Le PC-21 permet une formation complète des élèves pilotes et ceci avec des possibilités offrant une nouvelle dimension. En effet, il s'agit là, d'un système d'écolage en vol performant, qui remplace totalement la transition sur avion école à réaction de type Hawk ou Alpha jet. En effet, le PC-21 offre la possibilité unique au monde d'assurer une transition

directe vers des chasseurs modernes tels que F/A-18, Rafale, Gripen, Eurofighter, pour ne citer que ceux-là. Il est également possible d'opter pour une combinaison en binôme avec un jet école, dans ce cas la formation sur jet peut être réduite en nombre d'heure. Les coûts de formation, de maintenance sont très largement diminués, sans oublier la réduction significative des nuisances sonores et de l'optimisation de la consommation de kérosène. L'avion permet une simulation complète et ceci sans armement, car ceux-ci sont simulés grâce à une interface spécialement développée pour l'avion.

Boeing/Saab T-X :



Le TX de Boeing / Saab comporte une double queue, un grand cockpit avec une excellente visibilité. Des éléments de type LERX ont été repris de la famille F/A-18 « Hornet ». Le TX dispose d'un seul moteur General Electric F404 également utilisé sur le Hornet et le Gripen. Boeing affirme que la conception et la performance de l'avion à double-queue fourni un excellent contrôle, et une très bonne stabilité pour le ravitaillement. Darryl Davis, le président de Boeing's Phantom Works, a déclaré que l'avion a été conçu pour répondre à toutes les exigences du programme, et a noté qu'il offrira un angle d'attaque haut (AoA) et de haute performance en matière d'accélération. Boeing a également souligné que la conception du poste de pilotage offre un positionnement idéal pour l'instructeur avec une très bonne visibilité, tant pour l'instruction en vol que pour la formation avancée en combat aérien visuel.

Photos : 1 Saab 105 @ Flygvapnet 2 PC-21@ Pilatus 3 T-X@ Boeing/Saab