

Panavia Tornado



par Jean-Louis BLENEAU

Membre du consortium Panavia, l'Italie a acheté 100 Tornado IDS qui s'intercalèrent dans la panoplie de l'Aeronautica Militare Italiana entre les intercepteurs F-104S et l'avion d'appui subsonique AMX. Cet appareil appartenant au 36° Stormo arbore le camouflage en vigueur au début des années 1990, bien que cette unité soit plutôt spécialisée dans la surveillance de trafic maritime en Mer Adriatique et en Méditerranée centrale.

Quatrième partie: Italie et Arabie Saoudite 1981/1994

L'Italie, petit poucet du consortium Panavia : Alors que l'Allemagne et la Grande Bretagne s'affrontaient pour définir un projet commun, l'Aeronautica Militare Italiana (AMI) lança au milieu des années 1960 un programme d'évaluation des chasseurs tout temps alors en service afin de trouver un successeur à ses F-104G. Son choix se porta finalement sur le F-104S, évolution du précédent construite par Fiat dont le premier exemplaire de série prit l'air le 30 décembre 1968. Ors, fin 1968, la définition du futur avion européen était loin d'être figée et si la participation de l'industrie italienne au consortium panavia ne fut pas remise en cause c'est bien parce que le MRCA 75 se voulait d'abord un avion d'attaque au sol, donc un successeur potentiel au Fiat G-91Y.

Mais l'AMI s'inquiétait des retards pris par le programme Tornado et jugeait son coût trop élevé. Dès 1973 elle entreprit avec Aeritalia la définition d'un appareil subsonique capable de décoller et d'atterrir sur de courtes distances et de remplacer Fiat G-91 ou F-104 dans les missions d'attaque au sol et de reconnaissance dans un environnement peu hostile. Un appel d'offres fut lancé en juin 1977 pour 187 exemplaires et en avril 1978 Aeritalia et Macchi annonçaient collaborer ensemble au développement du futur avion, baptisé AMX.

C'est dans ce contexte que les besoins de l'AMI, fixés initialement à 100 Tornado IDS, n'évoluèrent pas, et que la participation de l'industrie italienne, représentée par Aeritalia dans le programme fut fixée à 17 %. L'AMI prit effectivement livraison d'un appareil de présérie et de 99 exemplaires de série de type IDS, dont 12 en double commande.

Les appareils italiens étaient très proches des machines en service en Allemagne et partageaient de nombreux équipements ou armements. On retrouvait ainsi sous voilure les lance leures Philips BOZ-100 ou le pod de contre-mesures AEG Cerberus II. L'AMI a également acheté cent MW-1, des missiles Kormoran pour l'attaque de navires de surface et bien entendu le pod de reconnaissance développé par MBB et Aeritalia. Les Tornado IDS italiens n'étaient par contre pas équipés en permanence pour le ravitaillement en

vol, ce type d'équipement n'étant monté qu'en fonction des besoins. La première opération avec ravitaillement en vol réalisée par l'AMI eut lieu fin juin 1987 afin de participer à l'exercice interallié Sentry Wolverine, à Selfridge AFB, dans le Michigan. Après formation initiale en Italie, les six appareils italiens bénéficièrent entre RAF Cottesmore et Goose Bay, au Canada, de deux ravitaillements, assurés par des VC-10K de la Royal Air Force.

Le premier appareil livré à l'AMI fut le MM7001, remis au Reparto Sperimentale Volo (RSV) ou 311° Gruppo, le centre des essais en vol de Pratica di Mare, le 3 mars 1981. Cette machine était en fait le seul Tornado de présérie achevé en Italie (MM588, c/n P.14), et premier Tornado à avoir reçu la voilure définitive. Mis au standard opérationnel, il avait changé de matricule et fut codé RS-10. Les deux premiers appareils de série (MM55000, c/n 45/IT001/5001 et MM55001, c/n 56/IT002/5002) furent naturellement des appareils à double-commandes destinés au TTTE de Cottesmore, les deux suivants (MM7002, c/n 65/IS001/003 et MM7003, c/n 73/IS002/5004) étant les deux premiers exemplaires de série en simple commande. A noter que ce dernier fut livré le 17 avril 1982 au 1° Centro Manutenzione Principale de Camerai-Novara pour assurer la formation du personnel technique au sol.



Premier Tornado de série livré à l'Italie (c/n 45/IT001/5001), le MM55000 a passé de nombreuses années en Grande-Bretagne, au sein du Tri-National Tornado Training Establishment (TTTE) de RAF Cottesmore.

On remarque donc que l'AMI attribua des matricules différents à ses appareils en double commande (MM55000/50011) bien que disposant des mêmes capacités opérationnelles que les avions à commande unique (MM7001/7088). Par ailleurs 55 seulement furent maintenus en première ligne, équipant trois groupes tactiques, les autres étant soit en réserve générale soit détachés au TTTE.

Le 154° Gruppo, 6° Stormo *Alfredo Fuseca*, fut la première unité opérationnelle à recevoir la nouvelle monture de l'AMI, en 1982. Basé à Ghedi, à une centaine de kilomètres à l'est de Milan, cet escadron prit également en charge la formation complémentaire des pilotes italiens revenant de RAF Cottesmore. C'est donc à Ghedi que furent rééquipés les escadrons suivants avant de rejoindre leurs bases d'affectation.

Début 1984 le 156° Gruppo fut équipé à son tour de Tornado IDS avant de rejoindre en mai Gioia del Colle, non loin de Bari, et d'être déclaré opérationnel en août au sein du 36° Stormo *Helmut Seidl*. Chargé d'assurer la surveillance maritime en mer Adriatique, ses Tornado étaient généralement chargés de missiles anti-navires MBB AS34 Kormoran

Le 155° Gruppo fut constitué à Ghedi en janvier 1985. Rattaché au 6° Stormo jusqu'au 1^{er} décembre 1989 il passa alors sous le contrôle du 50° Stormo *Giorgio Graffer*, reconstitué à San Damiano-Piacenza, mais ne quitta Ghedi que le 23 juillet 1990.

Operation Locust : L'Italie s'étant rangée aux côtés de la coalition internationale réagissant à l'annexion du Koweït par l'Irak, il fut décidé de constituer un groupe autonome chargé d'assurer la protection des navires Italiens opérant dans le Golfe sous le nom d'Opération *Locusta*. Douze Tornado provenant des trois groupes

de l'AMI furent donc rassemblés à Goia del Colle, équipés d'une perche de ravitaillement en vol, et décollèrent le 25 septembre 1990 pour Louxor, en Égypte, puis Al Dhafra, près d'Abu Dhabi, qui devait leur servir de base avancée. Huit appareils furent maintenus sur place, remplacés par huit autres en novembre, le détachement étant finalement porté à dix Tornado IDS en décembre 1990.

Si huit de ces avions furent engagés dès le 17 janvier 1991, cette première opération de combat de l'AMI depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale ne fut pas des plus heureuses : Un appareil dut regagner sa base pour un problème technique avant de rejoindre les ravitailleurs en vol KC-135 et six autres firent demi-tour, leurs pilotes ne parvenant pas à ravitailler en vol, tant par manque d'expérience qu'en raison de violentes turbulences. L'équipage du MM7074 (Major M. Bichirioni et Capitaine M. Cocciolone du 155° Stormo) décida de poursuivre seul la mission et atteignit son objectif mais fut abattu par la DCA. Les deux hommes s'éjectèrent mais terminèrent *Desert Storm* dans une prison irakienne.



Tout comme les Tornado de la Royale Air Force participant à l'opération Desert Storm, les Tornado italiens reçurent par dessus leur camouflage européen une livrée dite 'sable' et les marquages de nationalité ou d'identification opérationnelle se firent très discrets. Il ne subsiste sur cet appareil du 6° Stormo (MM7088, c/n 650/IS087) photographié à Ghedi en avril 1992, que le numéro individuel au sein de l'unité (88) et l'insigne de Stormo réalisé au pochoir avec une peinture noire à la partie supérieure de la dérive.

Outre l'inexpérience des équipages italiens en matière de ravitaillement de nuit, leurs appareils n'étaient pas câblés pour recevoir des marqueurs ou des bombes à guidage laser, les limitant à l'emploi de bombes conventionnelles Mk 82 ou Mk 83. Il fut également décidé, au regard de la première sortie, d'équiper la moitié des Tornado du détachement de kits de ravitaillement en vol Sergeant Fletcher 28-300 en position ventrale, matériel plus familier aux pilotes italiens. Les missions reprirent donc avec des formations de huit avions, quatre faisant fonction de ravitailleurs. Chaque sortie nécessitait trois ravitaillement, soit deux selon la technique 'buddy-buddy' et un au moyen d'un KC-135, effectué juste avant que les Tornado chargés de l'attaque ne passent à basse altitude. Ces derniers emportaient le plus souvent 4 bombes sous le fuselage, la voilure recevant deux réservoirs de 2 225 litres, deux missiles AIM-9 Sidewinder et deux lance-leurs Philips BOZ-102. Il va sans dire que durant la campagne la surface supérieure vert foncé-Gris foncé des Tornado de l'AMI fut recouverte avec peinture mate dite 'jaune sable 29' et la taille des marques de nationalité réduite, les codes individuels étant peints en blanc sur la dérive et la trappe de train avant. Pour des raisons politiques ces avions furent beaucoup moins exposés que leurs homologues britanniques à leur retour en Europe et ne portèrent aucune décoration spéciale.

Les Tornado de l'AMI effectuèrent 226 sorties en 32 missions durant l'Operation Desert Storm, larguant un total de 565 bombes Mk 83.

Après avoir fourni l'essentiel du contingent italien participant à la Guerre du Golfe, le 155° Stormo se spécialisa dans la destruction des défenses anti-aériennes. Il reçut ses premiers missiles HARM en décembre 1994.

En 1993 le 102° Gruppo fut transféré du 5° Stormo au 6° Stormo, passant à Ghedi pour se spécialiser dans les missions de reconnaissance.



Un an tout juste après la signature du fameux contrat *Al Yamamah* British Aerospace présentait au salon aéronautique de Farnborough un Tornado IDS aux couleurs de l'Arabie Saoudite. Aucune marque individuelle ne permet d'identifier cet appareil mais les livraisons avaient débuté en mars 1986 à Dhahran.

Choisi par l'Arabie Saoudite grâce aux Israéliens : Au milieu des années 1960 l'Arabie Saoudite avait conclu avec la Grande-Bretagne un accord portant sur l'acquisition de BAC Lightning et Strikemaster, mais aussi l'implication des Britanniques dans le développement d'un réseau de couverture radar et la formation des personnels de la Royal Saudi Air Force. Cherchant à diversifier ses approvisionnements, les Saoudiens se tournèrent ensuite vers les États-Unis, achetant 114 Northrop F-5 durant les années 1970 puis 62 F-15 en 1981 et 5 E-3A AWACS en 1982. Ors les Israéliens voyaient d'un très mauvais œil la livraison des F-15 à un pays potentiellement hostile et usèrent de leur influence au Congrès afin que ces avions ne soient pas basés à Tabuk, la base la plus au nord du pays, ou qu'ils ne disposent pas de certains équipements.

Cette situation amena donc les Saoudiens à considérer d'autres options et à se tourner tout naturellement à nouveau vers le Royaume Uni. En juillet 1984 des pilotes saoudiens se rendirent sur la base de la RAF de Honington afin d'évaluer le Tornado, tandis que les Britanniques entreprenaient des démarches pour lever les objections allemandes à toute vente hors des pays membres de l'OTAN.

Baptisé *Al Yamamah* (La colombe), le contrat finalement signé à Londres le 26 septembre 1985 par les ministres de la défense des deux pays était beaucoup plus ambitieux. Outre 72 Tornado, dont 24 appareils identiques aux Tornado F.3 de la RAF, il portait sur la fourniture de 60 avions d'entraînement Hawk et Pilatus PC-9, de systèmes à sous-munitions JP233 et de missiles air-sol, air-air et anti-radar. Un volet important était également consacré à la fourniture de pièces détachées, de systèmes associés, à la formation du personnel saoudien et au support technique. Maître d'œuvre pour la partie britannique, British Aerospace

s'engageait à racheter le matériel périmé remplacé et le paiement était assuré par la livraison de 600 000 barils de pétrole brut par jour à la Grande-Bretagne.

Les chiffres indiqués ci-dessus sont à prendre avec une certaine prudence, les termes exacts de l'accord *Al Yamamah* n'ayant jamais été rendus publics. Ce qui est certain par contre c'est qu'il prévoyait une mise en service rapide du Tornado au sein de la RSAF pour assurer le remplacement des F-5E. Dès octobre 1985 débuta à RAF Cottesmore la formation des équipages, qui prirent la place d'une partie du contingent britannique au sein du TTTE, tandis que 20 Tornado IDS (18 destinés à la RAF, dont six en double-commande et deux appareils en double commande à livrer à la Luftwaffe) en cours de production au titre du lot de production numéro 5 et 24 Tornado ADV du lot 6, dont 6 en double-commande, étaient réaffectés pour livraison à l'Arabie Saoudite.



Le Tornado IDS 762 de la Royal Saudi Air Force, fait partie des 18 avions du lot 5 destinés à la RAF qui furent transférés à l'Arabie Saoudite pour accélérer les livraisons. Il avait donc une double identité, c/n 534/BS165 (Serial ZE122) et 534/CS008. Il est vu ici à Greenham Common en 1990 en compagnie d'un Tornado IDS de la Luftwaffe encadré par un GR.1 et un F.3 de la RAF

Les quatre premiers appareils Saoudiens, des Tornado IDS, arrivèrent à Dhahran le 27 mars 1986. La Royal Saudi Air Force ne disposait alors que de quatre équipages qualifiés sur Tornado, tous fraîchement sortis du TWCU de RAF Honington après avoir suivi le cursus standard de la RAF. Deux autres appareils arrivèrent en avril et pilotes supplémentaires achevèrent en mai leur formation au TCWU. Ces huit pilotes et six avions (701 à 706, les trois derniers étant à double commande, formèrent le noyau de l'Escadron No 7, chargé la conversion opérationnelle des équipages de Tornado IDS de la RSAF. Cette unité prit en compte les 20 premiers Tornado livrés.

Le 9 février 1989 arrivèrent à Dhahran les premiers Tornado ADV, identiques aux Tornado F3 de la RAF, livrée gris-bleu comprise, permettant de rééquiper l'Escadron No 29 dès le 20 mars. Un second escadron, le No 34, reçut à son tour ses premiers appareils le 15 novembre 1989.

28 Tornado IDS, dont six appareils de reconnaissance (Serial 6628/6633) identiques au modèle GR1A britannique, complétèrent la dotation initiale de l'Arabie Saoudite. Provenant du septième lot de production ils sortirent d'usine à partir de février 1989, le premier étant le 771 (c/n 808/CT007). La livraison de ce lot devait permettre la formation d'un second escadron, le No 66, qui ne reçut son premier appareil que le 14 novembre 1989 à Dhahran. Ne disposant que d'une dotation partielle au début de la Guerre du Golfe, il fut

finalement absorbé par le No 29.

Le programme *Al Yamamah* fit l'objet d'une renégociation en 1988, la seconde tranche, approuvée le 1^{er} juillet, prévoyant la livraison de 12 Tornado IDS et 36 Tornado ADV supplémentaires, ces derniers devant rééquiper l'Escadron No 34. Cette commande fut annulée en juillet 1990, les États-Unis livrant dans l'urgence des F-15 pour faire face à la dégradation de la situation dans le Golfe arabo-persique.

Dès l'invasion du Koweït par les forces irakiennes, le 2 août 1990, les Tornado ADV de la RSAF furent engagés dans des opérations de surveillance de l'espace aérien saoudien. Totalisant un peu plus de 450 patrouilles de défense jusqu'au 28 février 1991, ils n'eurent jamais l'occasion d'engager le combat bien qu'ayant eu à plusieurs reprises des contacts radars avec des avions irakiens.

Identiques aux Tornado GR1/1A de la RAF, les Tornado IDS saoudiens disposaient donc du réservoir de dérivation et pouvaient recevoir des missiles Sea Eagle, ALARM ou le système JP233. Arborant une livrée trois tons sable/marron/vert, ils participèrent également activement à l'opération Desert Storm, desserrés sur la base de Taef pour laisser de la place aux Tornado britanniques ou aux F-15 américains à Dhahran. 650 sorties furent effectuées par les Tornado de l'Escadron No 7 durant le conflit, un appareil étant perdu, victime de la DCA.

L'Escadron No 34 fut dissout dès 1992, ses appareils étant versés au No 29.



Le camouflage trois tons des Tornados Saoudiens (Pierre claire C361, terre foncée C450 et vert foncé C649) est particulièrement bien adapté aux paysages désertiques du Moyen Orient). Il fait aussi ces des avions les plus photogéniques de la production Panavia, mis à part les décorations spéciales réalisées en Europe.

