

Brigade d'Aviation de Macedoine du Nord

TEXTE ET PHOTOS

Bram Marijnissen - Rene Slegers - Peter de Vos

<https://lowpassaviation.com>

Après la seconde guerre mondiale, la Macédoine a rejoint la République populaire fédérale de Yougoslavie en tant qu'unité fédérale. Lors du référendum du 8 septembre 1991, les citoyens ont opté pour que la République de Macédoine devienne un État démocratique indépendant. Depuis le 12 février de cette année, le pays porte officiellement le nom de Macédoine du Nord et un conflit de longue durée avec la Grèce, qui a toujours considéré le nom de Macédoine comme une revendication sur son propre territoire, a pris fin. L'armée de l'air utilise toujours le nom de l'armée de l'air macédonienne, qui peut également être vu sur les hélicoptères Mi-8 et Mi-17. Le pays est membre des Nations Unies et depuis décembre 2005, est également candidat à l'adhésion à l'Union européenne. Après l'indépendance en 1991, plus de 35 avions de l'ancienne armée yougoslave, basés à la base aérienne de Petrovec, ont été répartis dans toute la République fédérale de Yougoslavie.

L'armée de l'air et les forces de défense aérienne macédoniennes ont été créées le 10 juin 1992 avec un Utva-66 et quatre entraîneurs biplaces Utva-75 loués à l'Union aéronautique macédonienne. En 1994, ils ont acquis quatre hélicoptères Mi-17 Hip d'Ukraine, mais en raison de l'embargo sur les armes de l'ONU, ces hélicoptères ont été livrés avec des enregistrements civils. En 1996, la Macédoine a été exclue de l'embargo sur les armes de l'ONU et les hélicoptères ont reçu des séries militaires et un joli schéma de camouflage. En 1995, quatre avions d'entraînement





Mi-17 au retour à Skopje - Petrovec après un vol d'entraînement.



Mi-17 au-dessus d'un des nombreux canyons de Macédoine du Nord.



Mi-24V sur le tarmac avec un Mi-17 à l'atterrissage en arrière-plan.



La force aérienne de Macédoine du Nord dispose actuellement de 4 Mi-24V/K Hind.

Zlin 242L ont été acquis. En mars 2001, la crise a commencé entre les terroristes albanais et le gouvernement macédonien et en un rien de temps, l'aviation militaire de la République de Macédoine du Nord a vu son effectif porté à vingt appareils. Le 23 mars 2001, l'Ukraine a fait don de quatre hélicoptères Mi-8MT et, dans le cadre d'un ancien accord, deux hélicoptères de combat Mi-24V Hind ont également été livrés. Par solidarité, la Grèce a également fait don de deux UH-1H Huey le même jour ! En quelques mois, six autres hélicoptères Mi-24 Hind ont été livrés d'Ukraine. En juin 2001, les premiers combattants sont arrivés, soit trois Su-25 et un Su-25UB. Fin 2001, deux autres hélicoptères Mi-24 Hind sont arrivés d'Ukraine. En 2003, un Zlin 143L à quatre places et un autre Zlin 242L à deux places ont été acquis.

Présent

À l'heure actuelle, les moyens aériens du gouvernement macédonien se composent de quatre parties : le centre de formation des pilotes (PTC), l'armée de l'air, le ministère de l'intérieur et la direction de la protection et du sauvetage. La direction de la protection et du sauvetage exploite trois AT-802AF civils immatriculés et basés à Skopje / Petrovec. Leur tâche unique est la lutte contre les incendies. Au cours de notre visite, ils ont effectué missions après missions. Les missions sont principalement effectuées par des retraités de l'armée de l'air. Le ministère de l'Intérieur exploite un Learjet 60 immatriculé civil pour le transport VIP / gouvernemental qui est basé à Skopje / Petrovec. Aussi la Policija appar-



Actuellement deux Mi-17 et quatre Mi-8MT sont en service actif dans la NMAF.

tient à cette unité. Ils exploitent un Mi-17 et deux Mi-171 à partir de Skopje - Petrovec. Les autres hélicoptères exploités par la Policija sont un AB-206, un AB-212 et un Bell-412, mais ces hélicoptères sont basés à Idrizovo, à proximité, où se trouve le centre de formation de la police.

L'armée de l'air a dû retirer les quatre Su-25 Frogfoot en 2004 étant donné le projet de rejoindre l'OTAN. Au cours des années, six Mi-24 ont également été retirés de l'utilisation. Ces Mi-24 et Su-25 sont toujours en "bonne" forme sur une dispersion à côté de la rampe opérationnelle et on ne sait pas ce qui leur arrivera. Un UH-1H Huey a été envoyé en Grèce pour une révision majeure, mais les coûts n'ont pas pu être payés, donc cet hélicoptère est toujours à Stefanovikion, en Grèce. L'autre Huey est stocké sur une plateforme et ne volera plus jamais. Sur les six Hind opérationnels, cinq attendent des pièces pour la révision, donc un seul Hind est vraiment pilotable pour le moment. Toutes les 50 heures de vol, les

Mi-24 font l'objet d'une révision à Skopje, mais toutes les 2 000 heures de vol, les Mi-24 font l'objet d'une révision majeure en Ukraine. Malheureusement, deux des quatre Mi-17 se sont écrasés, ce qui ne laisse que deux Mi-17 opérationnels, mais heureusement, les quatre Mi-8 sont pleinement opérationnels, tout comme le Zlin-143 à quatre places enregistré à l'état civil. L'An-2 joliment camouflé, y compris la bouche de requin, n'a pas volé depuis plusieurs années, mais ils veulent le rendre à nouveau opérationnel car l'accord avec l'aéroclub macédonien prévoyait qu'il serait renvoyé de l'armée de l'air à l'aéroclub en état de vol.

Pilot Training Centre

En 2011, la société israélienne Elbit systems a ouvert un tout nouveau centre de formation des pilotes (PTC) à Skopje/Petrovec. Le PTC utilise les cinq Zlin-242 à deux places et a acquis quatre hélicoptères d'entraînement Bell 206 en 2013. Le

PTC recrute depuis lors des pilotes selon la philosophie israélienne. Elbit travaille en étroite collaboration avec le MOD et tous les deux ans, il est question de savoir si le contrat sera étendu ou si le MOD reprendra le PTC. Le contrat actuel se termine fin 2020. Le PTC essaie de recruter des pilotes pour d'autres pays mais c'est difficile car la Macédoine du Nord ne fait pas partie de l'OTAN. L'un des pays avec lequel le PTC essaie d'entrer en affaires est la Bosnie-Herzégovine, car ils ont besoin de 35 pilotes ! Des pays comme l'Autriche, le Cameroun et le Nigéria étudient si le PTC leur convient. Le PTC est la norme FAA afin qu'ils puissent former des pilotes civils mais, pour le moment, il n'y a pas de marché. Peut-être il y en aura-t-il à l'avenir. Le PTC est présenté à l'OTAN à Bruxelles donc j'espère que



Un des 5 Zlin 242L prêt pour un vol d'entraînement.

Mi-24 à proximité de la base aérienne de Skopje-Petrovec.



plus de pays vont utiliser le PTC. Un gros avantage est que s'il y a un problème, Elbit le résout en quelques jours. Si le MOD doit le résoudre, cela coûterait des semaines ou des mois. Un autre grand avantage est qu'en raison de ses propres réservoirs de carburant, il y a toujours du carburant pour faire voler les Zlin et/ou les Bell. La question est de savoir comment cela se passera si le MOD prend le contrôle du PTC.

Après avoir terminé l'académie militaire, vous irez au PTC et volerez 10 heures dans le Zlin 143 juste pour voir si vous vous sentez à l'aise avec le vol. Après cela, vous aurez la formation de base qui est de 40 heures de vol dans le Zlin 242 hors atterrissages. Si vous réussissez la formation de base, la prochaine étape est de piloter le Bell 206. Les 50 premières heures de vol sont une formation de base et après cela suit la formation avancée de 180 heures de vol dont 75 heures de vol de nuit et aussi des missions tactiques sont faites pour voir ce que vous êtes capable de. À la fin de cette étape, le choix doit être fait si vous irez à la police ou à l'armée de l'air et quel hélicoptère vous allez piloter. Pour l'armée de l'air, les options sont l'escadron de transport et piloter le Mi-8 / Mi-17 ou vous irez à l'escadron d'attaque et piloterez le Mi-24. Pour la police, différents types sont possibles. Avant de piloter les vrais hélicoptères,

plusieurs heures doivent être passées dans les simulateurs pour voir si le bon choix a été fait. Le dépistage est très strict, mais quand ils réussiront, ils seront prêts pour cela. Il est très difficile de former un bon pilote, sur 1 000 000 de personnes, une seule est capable d'être pilote militaire ! Avant que le PTC n'acquière les quatre pilotes d'hélicoptères d'entraînement Bell 206, ils passaient directement du Zlin au Mi-8/Mi-17. De plus, le PTC dispose de deux simulateurs tactiques avancés à mouvement complet, l'un pour le Mi-8 / Mi-17 et l'autre pour le Mi-24. Les simulateurs sont équipés d'une avionique avancée offrant un environnement de formation optimal. Au moment de notre visite, des pilotes de Pologne et du Cameroun utilisaient les simulateurs et ils en étaient très satisfaits. Plus tard cette année, des pilotes bulgares suivront. PTC essaie également d'étendre l'utilisation des simulateurs à des pays comme la Croatie et la Serbie.

Futur

Le Centre de formation des pilotes est une organisation bien organisée et espère avoir beaucoup plus de clients à l'avenir. Il y a donc plus d'argent à investir dans le PTC et l'Air Force. Leurs Zlin et Bell sont bien entretenus et pourront voler pendant de

Mi-17 volant à basse altitude au-dessus du lac Mladost dans le centre de la Macédoine du Nord.

