



© B. B.



Le parc hélicoptères de l'Aviación Naval

Également stationné sur la BAEN 2, l'Escuadrón de Helicópteros de l'Aviación Naval est certainement l'unité de l'Armada qui a connu le développement le plus important durant cette décennie. Si la mission SAR fut au début du ressort de ses seuls Bell 47G (six furent successivement utilisés sur la BAEN 2), les accidents ont, au fil des ans, eu raison de cette petite flotte. Le dernier survivant est désormais à vendre et l'ANU aimerait à sa place acquérir au moins deux hélicoptères un peu plus lourd. Au nombre des candidats possibles : deux Gazelle d'occasion britanniques.

Depuis 1991, nonobstant, ce sont trois Westland Wessex 60 qui remplissent la mission SAR pour le compte de la marine. Ces trois machines très voyantes, peintes en rouge et gris, tiennent l'alerte H24. Mues par une paire de RR Gnome couplés totalisant 1350 ch, elles peuvent être grées au besoin avec des réservoirs pendulaires donnant une autonomie de vol accrue. Presque arrivés à bout de potentiel, ces trois Wessex 60 approchent désormais de la retraite et ne sont plus utilisés que pour les missions d'entraînement des équipages. Leur remplacement est cependant déjà arrivé sous la forme de cinq Wessex HC.2 acquis d'occasion auprès de la RAF en 1997. Livrés par bateau en février 1998 à Montevideo, ces hélicoptères – pratiquement identiques au Mark 60 (qui est la version civile du Mark 2) – ont été cédés clés en main par le gouvernement britannique pour la somme très modique de 20 MF payable en trois annuités successives. Le contrat signé comprenait aussi la formation des équipages et le transport des appareils à destination. Payés 4 MF pièce (!) ces Wessex HC.2, qui ont précédemment servi à la 2nd Flying Training School (2 FTS) de Shawbury en Angleterre, sont dans un état d'entretien irréprochable. C'est pourquoi tous les cinq ont été aussitôt remis en service sous les couleurs de l'ANU après que deux équipages uruguayens aient reçu une formation complète au Royaume-Uni entre décembre 1997 et janvier 1998. Entre temps trois nouveaux équipages ont été formés. Ces Wessex HC.2 ont repris à leur compte la mission SAR H24 à

la place des Wessex 60 à compter du 19 mars 1998. Un plan technique est en route pour monter sur les Wessex HC.2 les mêmes réservoirs pendulaires que ceux utilisés sur les Wessex 60 et ainsi leur donner une allonge identique. Pour des raisons d'économie, les Wessex HC.2 ont conservé leur camouflage britannique d'origine lequel s'est révélé plus adapté aux opérations avec les fusiliers navals (FUSNA) – les fusiliers marins uruguayens – que celui des Wessex 60. À noter, qu'alors que la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) utilise aussi depuis peu des Wessex HC.2, aucune démarche n'a été faite par ces deux armées afin de disposer d'un échelon logistique commun !

L'Escuadrón de Servicios Generales

Une partie des moyens de transport aérien de l'ANU est en 1999 entre les mains de l'Escuadrón de Servicios Generales, unité de servitudes, qui dispose de deux Piper PA-34 Seneca, le premier acheté en mars 1991 et le second en juillet 1995. Ils ne servent que pour des vols logistiques et, à

