



Armée de l'air turque : un déficit capacitaire engendré par la tentative de putsch ?

L'échec de la tentative de coup d'État en Turquie le 15 juillet 2016 a été suivi d'une purge importante dans l'armée, à tous les niveaux de la hiérarchie. La Türk Hava Kuvvetleri (THK), l'armée de l'air turque, a subi un affaiblissement particulièrement sévère avec le renvoi de 280 pilotes. Un chiffre qui pose la question d'un déficit capacitaire durable au sein d'une des principales forces aériennes de l'OTAN.

Une implication indéniable dans la tentative de coup d'État

La THK a contribué aux actions les plus spectaculaires du putsch manqué : au moins deux *F-16* ont bombardé des sites stratégiques, tels que le siège de l'Assemblée nationale et le quartier général des forces spéciales de la police. De nombreux pilotes sont soupçonnés de complicité, tout comme les commandants des bases principales d'Akinci et d'Incirlik d'où seraient partis les *F-16* et au moins un ravitailleur rebelle. En conséquence, l'armée de l'air a été spécialement touchée par les sanctions ordonnées par le président Recep Tayyip Erdogan.

Onze généraux de la THK auraient été arrêtés et environ 280 pilotes immédiatement renvoyés, dont pas moins de 250 pilotes de chasse, de même qu'une trentaine de membres d'équipages de ravitailleurs. Le contrecoup de la crise est massif : des unités entières ont été incriminées, menant jusqu'à la dissolution pure et simple de leurs formations. Ainsi, tous les escadrons de *F-16* de la base d'Akinci, les 141^e, 142^e et 143^e *Filo*, auraient été démantelés et leurs appareils reversés dans d'autres unités, tandis que de nouvelles suppressions pourraient survenir.

La sanction politique à l'origine d'une carence opérationnelle

Le cœur de l'armée de l'air est touché, car les pilotes de *F-16* en constituent l'essentiel de sa valeur combattive.

Avant la tentative de coup, la THK comptait approximativement 600 pilotes sur 321 avions de combat, dont 240 *F-16*. Or, le nombre de militaires disponibles pour mettre en œuvre ces aéronefs a chuté après la crise, au point que le nombre de pilotes par *F-16* est passé d'environ 1,5/1 à 0,8/1. Au sein de l'OTAN, le ratio d'1,5 pilote pour un appareil est vu comme idéal. En ajoutant à ce chiffre le reste du personnel navigant relevé de leurs fonctions, le volume total équivaut à cinq années de promotion du personnel navigant de l'Armée de l'air.

De plus, les trois escadrons supprimés faisaient partie des 7 escadrons spécialisés dans l'attaque au sol. Cette dégradation brutale interroge la capacité de l'armée de l'air turque à remplir son contrat opérationnel. Alors que les forces armées sont engagées depuis août 2016 dans l'offensive *Bouclier de l'Euphrate* en Syrie, la disponibilité des appareils de combat et de ravitaillement est une donnée critique qui ne peut pas être reléguée au second plan.

La remontée en puissance : des modalités incertaines

La durée de cette chute capacitaire est désormais une question majeure. Elle est d'autant plus préoccupante que les vagues de renvois et d'arrestations continuent à un rythme constant depuis juillet : la THK reste donc sous la menace d'une désorganisation continue. Cependant, le gouvernement a pris des mesures d'urgence pour compenser les coupes appliquées aux effectifs.

Un appel a tout d'abord été lancé aux anciens pilotes militaires reconvertis dans l'aviation civile : 140 d'entre eux ont répondu, bien que le nombre de retours concrets n'a pas été communiqué. L'armée de l'air peut également compter sur les pilotes et sur les cadets qui seront progressivement innocentés de toute participation au putsch.

D'autres voies sont à l'étude, telles que l'allongement de la durée obligatoire de service des pilotes de 15 à 18 ans, voire la requalification d'officiers initialement refusés par manque de compétence ou pour raisons de santé. La THK va néanmoins subir un affaiblissement inévitable : la formation complète d'un pilote de chasse dure théoriquement quatre ans, ainsi qu'environ 6 mois de qualification sur *F-16*. Le choix d'une reconversion de pilotes pose également la question de la qualité des ressources humaines qui seraient mises à profit. Dans ces conditions, un retour à la situation antérieure ne peut s'envisager avant plusieurs années.

Si la sanction de l'institution militaire est apparue nécessaire à Ankara, le déficit capacitaire devra impérativement être résorbé. L'enjeu est la crédibilité de la THK en tant que puissance aérienne régionale, au moment où les limogeages dans les corps de la fonction publique, toujours en cours, ont mené au renvoi de plus de 90.000 agents.

Ces propos ne reflètent que l'opinion de l'auteur.