

# Le musée de Paya Lebar

Par Pierre GILLARD



## Republic of Singapore Air Force Museum

Singapour est une ville, mais aussi un état situé à l'extrémité de la péninsule malaise. Considéré comme un emplacement stratégique, son territoire couvre 648 km<sup>2</sup> ce qui représente à peine un quart de la superficie du Grand-Duché de Luxembourg. Toutefois, Singapour dispose d'une force aérienne (*RSAF-Republic of Singapore Air Force*) assez impressionnante ne comprenant pas moins d'une bonne centaine de chasseurs et qui est, d'ailleurs, actuellement sujette à une polémique quant au nombre réel avoué de Boeing F-15SG dont elle dispose. En outre, sa flotte comprend aussi des Northrop F-5 et des Lockheed Martin F-16 ainsi que des ravitailleurs Boeing KC-135 et des avions de transport de type Fokker F-50 et Lockheed C-130. Elle est également bien

dotée en hélicoptères avec des Sikorsky S-70 Seahawk, des Eurocopter AS332 Super Puma et AS532 Cougar ainsi que des Boeing Apache et Chinook. Enfin, pour compléter l'inventaire, il faut ajouter une flotte disparate d'aéronefs d'entraînement, de soutien et de patrouille maritime, ceci sans compter une série de drones de différents types provenant d'Israël. L'an dernier, la RSAF a fêté ses 45 années d'existence.

### Petit retour en arrière.

Si l'on remonte un peu dans le temps, Singapour était une colonie anglaise tout comme l'étaient la Malaisie ainsi que certaines parties de l'Indonésie avant que ces dernières ne soient restituées aux Néerlandais. Par la suite Singapour a été intégré à la Fédération des

États de Malaisie en 1963, mais des troubles éclatèrent en vue d'une scission et mèneront à l'indépendance. Celle-ci est proclamée le 9 août 1965, mais, la Royal Air Force s'étant retirée du pays, c'est seulement le 1<sup>er</sup> septembre 1968 que, voit naître le Commandement de la défense aérienne de Singapour (*SADC-Singapore Air Defence Command*), le prédécesseur de la force aérienne actuelle qui existe depuis 1975.

La mission prioritaire est la protection de l'espace aérien et, pour atteindre cet objectif, la SADC acquiert des avions ainsi que des moyens anti-aériens incluant canons et missiles sol-air. Au début, le matériel est essentiellement d'origine britannique, mais sera rejoint très vite par des aéronefs français et américains, puis, par la



suite, israéliens, italiens, néerlandais, néo-zélandais et suisses. Avec le temps, le matériel s'accroîtra pour en arriver à la puissante force aérienne que nous connaissons aujourd'hui.

### **Un musée.**

Le 1<sup>er</sup> septembre 1988, un premier musée est créé sur la base de Changi pour préserver le patrimoine de la RSAF, mais deux ans plus tard, celui-ci déménage sur un nouveau site couvrant une surface de 10 600 m<sup>2</sup> situé à Paya Lebar, un ancien aéroport civil passé en 1981 aux mains des militaires une fois les nouvelles infrastructures de Changi opérationnelles pour accueillir les vols commerciaux.

Un nouveau bâtiment moderne et fonctionnel de 4 600 m<sup>2</sup> est construit; il permet d'abriter à l'air libre, mais sous couvert, la collection d'aéronefs préservés de la RSAF et de présenter une



***En haut : vue générale des aéronefs exposés sous abri (Pierre Gillard).***

***Au milieu : l'Alouette III a été le premier hélicoptère utilisé par le SADC. On voit ici le premier des huit exemplaires portant le numéro 200 lors d'essais à l'usine en France avant sa livraison en 1969 (Aérospatiale).***

***En bas : l'Alouette III exposée au musée est en fait un appareil récemment offert et qui a été repeint aux couleurs de la RSAF (Pierre Gillard).***





**Le Hawker Hunter FGA74 501 installé dans une très belle posture sur un pylône à l'extérieur (Pierre Gillard).**

exposition permanente à l'intérieur de locaux climatisés. Le thème choisi, si on le traduit littéralement, est : « l'homme, la machine et la méthode ».

**La collection d'aéronefs.**

À l'exception de quelques types d'appareils, le musée de la RSAF abrite une collection représentant pratiquement tous les aéronefs qui

ont volé sous la cocarde singapourienne depuis 1969. Le plus ancien est le BAC 167 Strikemaster (1969-1984) dont 25 exemplaires au total ont été acquis. De la même époque, on trouve un Cessna



**Ci-dessus : Singapour est un important utilisateur de drones militaires. Au musée, on peut noter un Scout produit par Israel Aircraft Industries (Pierre Gillard).**



**À droite : Une exposition intérieure retrace l'histoire de la RSAF. Ici, une console de contrôle d'un simulateur de vol. À partir de ce poste, l'instructeur peut suivre l'évolution de son élève (Pierre Gillard).**



**Le Siai S.211 est un avion d'entraînement peu connu. La RSAF en a acquis un total de 32 exemplaires pour la formation de base sur jet de ses pilotes (Pierre Gillard).**

172K (1969-1972) ainsi qu'un Sud-Aviation SE3160 Alouette III (1969-1978). En fait, en ce qui concerne ce dernier hélicoptère, il ne s'agit pas d'un appareil ayant appartenu à la SADC et à la RSAF, mais d'un don récent de la France pour compléter la collection.

Un des avions emblématiques de la RSAF est le Hawker Hunter qui a été en service de 1970 à 1992. Deux appareils de ce type sont en exposition, l'un à l'intérieur, l'autre à l'extérieur. Un autre avion ayant marqué l'histoire de la force aérienne singapourienne est le Douglas

A-4 Skyhawk dont certains exemplaires sont encore en service actuellement. Deux monoplaces, l'un dans une livrée grise (A-4S), l'autre camouflé (A-4SU), ainsi qu'un biplace (TA-4SU), sont exposés au musée de même que la partie avant du fuselage d'un second appareil biplace.

Plusieurs avions d'entraînement ont également été utilisés au fil des ans. Nous avons déjà parlé du Cessna 172, mais il y a aussi le Siai SF.260 (1971-2002), le Lockheed T-33A Shooting Star (1980-1985) et le Siai S.211 (1984-2009).

Du côté des hélicoptères, on trouve un Aérospatiale AS550 Fennec (1991-2006), un Bell UH-1B (1980-1988) ainsi qu'un Bell UH-1H (1977-2003) en plus de l'Alouette III déjà mentionnée.



**Le BAC 167 Strikemaster a été le premier avion de la SADC. 16 exemplaires ont été livrés du Royaume-Uni à partir de 1969 suivi par quatre autres provenant du Yémen du Sud en 1975 ainsi que cinq appareils venant d'Oman en 1977 (Pierre Gillard).**

Un drone est également exposé au plafond de la partie couverte du musée. Il s'agit d'un des 60 Israel Aircraft Industries Scout acquis par la RSAF et dont une majorité est actuellement retirée du service et placée en réserve.

Parmi les modèles manquant à la collection, citons le Shorts SC.7 Skyvan (1973-1993), le BAC Jet Provost T.52 (1975-1980), le Bell UH-1N TwinHuey (1977-1985), l'Aérospatiale AS350B Écureuil (1981-1992) et le General Dynamics F-16A/B Fighting Falcon (1988-2002).

Enfin, pour illustrer la défense anti-aérienne, la pièce maîtresse est un missile solaire Bristol Bloodhound sur son pas de tir. Les maquettistes se souviendront très certainement de ce SAM qui était fourni « gratuitement » à l'époque avec le Lockheed C-130 au 1/72<sup>e</sup> produit par Airfix.

### Un avenir incertain.

Paya Lebar est une des cinq bases de la RSAF et est entourée sur trois de ses côtés par des zones habitées. Elle est aussi très active comme j'ai pu m'en rendre compte lors de ma visite au musée. C'est ainsi qu'en l'espace de quelques heures, j'ai pu observer en approche ou au travers des rares failles du grillage ceinturant la base des F-5, F-16, C-130, F-50, PC-21 et



**Le Douglas A-4 Skyhawk est un avion emblématique de la RSAF. Il est visible au musée sous trois versions différentes: A-4SU (en haut), A-4S (au milieu) et TA-4SU (en bas) (Pierre Gillard).**

AH-64. Mais, en août 2013, le Premier ministre Lee Hsien Loong a annoncé la fermeture de Paya Lebar dès que la nouvelle base située à l'est de l'aéroport international de Changi sera construite. Les terres ainsi libérées pourront ainsi être utilisées pour bâtir de nouveaux logements et, les axes de la piste étant par le fait même libérés, des immeubles beaucoup plus hauts pourront être érigés là où il existe actuellement des restrictions.

Qu'en adviendra-t-il du musée ? On imagine qu'il déménagera une nouvelle fois et retournera à Changi. Puisse aussi sa collection continuer de s'étendre dans un espace adapté. C'est ce que l'on peut espérer même si rien ne semble encore confirmé à ce jour.



*Dans le tableau ci-après, vous trouverez la liste des aéronefs notés par l'auteur lors de sa visite au musée le 1<sup>er</sup> août 2014.*



**Ci-dessus : parmi les hélicoptères exposés au musée il y a ce Bell UH-1H Iroquois (Pierre Gillard).**

**En haut, à droite : illustrant l'aspect de la défense aérienne, un missile sol-air Bristol Bloodhound sur son pas de tir (Pierre Gillard).**

No. ident. :	Type d'aéronef :
110/9V-BEU	Cessna 172K
123	Siai SF.260MS
200	Sud-Aviation SE3160 Alouette III
210	Aérospatiale AS550A2 Fennec
258	Bell UH-1B Iroquois
264	Bell UH-1H Iroquois
301	BAC 167 Strikemaster Mk. 84
364/16956	Lockheed T-33A Shooting Star
384	Siai S.211
501	Hawker Hunter FGA74
513	I.A.I. Scout
527	Hawker Hunter F74B
607	Douglas A-4S Skyhawk
651	Douglas TA-4S Skyhawk (nez)
900	Douglas TA-4SU Skyhawk
929	Douglas A-4SU Skyhawk