

Drac (Drone de reconnaissance au contact)

Le besoin d'une "jumelle volante du fantassin" est apparu tardivement dans l'armée de Terre, à la fin des années 1990, bien que les artilleurs aient vu voler des Pointer américains dans le Golfe, dès 1990. Pour pouvoir spécifier correctement la FCM, qui devait mener au Drac, la Stat a donc acquis un système Pointer, en 2001. Les limites intrinsèques sont apparues assez vite aux expérimentateurs, ce qui rend donc cet investissement à moitié productif. La DGA en a tiré un appel d'offres en 2002, qui a débouché sur une évaluation opérationnelle, réalisée conjointement par l'Etas d'Angers et le CEV d'Istres.

Evaluation. Étaient en lice EADS, Sagem (Merlin, coproduit avec une PME française), Bertin (Aladin d'EMT), Technisolar-Seni, qui s'est depuis retiré de la compétition et Thales (Azimut 2 d'Alcore Technologies). Les candidats devaient notamment participer à un scénario opérationnel devant détecter des cibles fixes représentatives du champ de bataille. Tous les

engins n'ont pas pu tenir le challenge, d'autres, par contre, ont pu démontrer leur autonomie. C'est le cas par exemple de l'engin d'EADS (Tracker), dont le vol a largement excédé l'heure promise.

L'engin a dû atterrir – les cré-

neau de vols étaient très limités – les ingénieurs d'EADS voyant encore avec bonheur le moteur électrique de l'engin tourner pendant une vingtaine de minutes.

Annoncée un temps pour Eurosatory 2004, la notification du contrat a pris plusieurs mois de retard, apparemment pour des raisons budgétaires. Le Drac doit pouvoir être transporté et opéré par deux fantassins non spécialistes. Son endurance doit s'établir autour de 60 min. Le système doit pouvoir au moins détecter ses objectifs de jour comme de nuit, avec une capacité d'identification et de classification pour les missions diurnes. Le cahier des charges comprend aussi des spécifications très précises sur la tenue de vol de l'engin, notamment face au vent.

L'Azimut 2 d'Alcore proposé avec Thales.

La sélection est repoussée à la rentrée.

► vertes autrefois par les Breguet-Alizé. Le rayon d'action doit être d'au moins 110 km avec une endurance de 12 h, ce qui privilégie l'emploi de voilures fixes. La notification du contrat du PEA, pour raisons budgétaires, a été repoussée à la fin de l'année. Mais d'ores et déjà, on sait que l'offre de Dassault a été sélectionnée devant celles de Sagem et d'EADS. La proposition est basée sur une version dronisée de l'avion léger Altavia construit par la firme auvergnate Ameur Aviation, en collaboration avec cette dernière ainsi que Thales et Elbit. La démonstration est prévue environ 40 mois après notification du contrat.

Ucav, un pas vers les drones de combat. La préparation de l'avenir passe aussi par les drones de combat ou Ucav (Unmanned Combat Air Vehicles). La problématique particulière de ces Ucav est qu'il n'existe pas de concept opérationnel pour eux mais qu'en revanche se pose un épineux problème de maintien des compétences en France au moment où se profile la fin des développements du Rafale.

Les développements menés au titre du démonstrateur "Neuron", pour lequel un contrat de 300 M€ doit être notifié à Dassault Aviation d'ici la fin de l'année, devront donc être très génériques pour lais-

Hunter

L'achat d'un système Hunter à quatre engins pour 150 MF est autant le résultat d'un besoin d'expérimentation urgent de l'armée de l'Air que celui d'une visite de François Léotard, alors ministre de la Défense, en Israël

au printemps 1995. Réceptionné en janvier 1998 au CEAM de Mont-de-Marsan, le Hunter accumule à ses débuts quelques soucis techniques, notamment sur le circuit carburant. Avant de permettre à une équipe interarmes d'expérimenter les potentialités des vols longs, jusqu'à 10 h. Plusieurs charges utiles seront évaluées sur le bimoteur, permettant à chaque corps d'en tirer son retour d'expérience (Retex) et d'en décliner le futur besoin opérationnel. Sans conteste, le Retex Hunter a permis de spécifier une bonne partie de la fiche de caractéristiques militaires (FCM) qui mènera au SIDM. Dès mai 1999, le Hunter est engagé au CEL pour élaguer l'engagement coopératif avec un avion de combat en vol. Six tirs de GBU-12 – dont quatre en mer – sont réalisés par des Jaguar, Mirage F1CT et Mirage 2000D, l'illumination étant fournie par la boule – israélienne – embarquée sur Hunter. Et ce à des distances oscillant entre 300 m et 10 km (la portée moyenne d'un pod de targeting de deuxième génération).

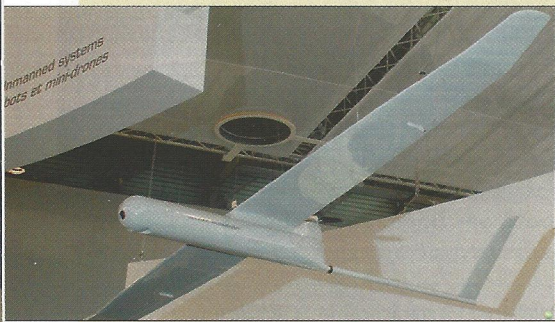
Surveillance pour le D-Day. Il est aussi utilisé pour des exercices avec les Tacpi (contrôleurs avancés), au profit d'opérations de surveillance maritime. Et il voit enfin le feu au Kosovo, participant au moins à une opération d'interpellation de criminels. Faute de potentiel, très volumineux à projeter, il est privé, de peu, d'un chant du cygne en Côte d'Ivoire, puis en République démocratique du Congo, où ses déploiement sont pourtant longuement pesés. C'est en France même qu'il établira son palmarès le plus fameux, en détectant vers 6 h du matin une progression de... manifestants montant vers Evian, lors du G8, en juin 2003. Engagé en 2004 pour la surveillance du soixantième anniversaire du D-DAY, il devrait prendre sa retraite avant la fin de l'année, du fait d'un MCO notoirement coûteux. Pas mal pour un système qui ne devait vivre que jusqu'en 2001...



Le Hunter d'IAI en vol.

Il a servi de drone d'expérimentation.

SIRPA AIR



M. ISAAC