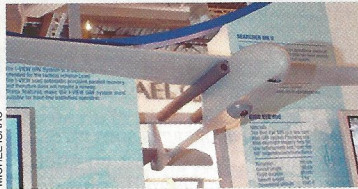


DRONES Un hommage israélien à l'inventivité française



MICHEL ISAAC

Le Bird Eye 500 qui vient d'être présenté par IAI à l'armée de Terre néerlandaise trahit un certain air de famille avec une cellule de conception française, l'Azimut d'Alcorec Technologies. Et pour cause, l'Azimut avait été proposé au début de l'année par IAI sur un appel d'offres israélien comparable au programme français Drac (Drone de reconnaissance au contact). IAI a été battu alors par son rival Elbit. Mais il n'a pas totalement renoncé au créneau. Puisque le Bird Eye 500 ressemble à une réduction homothétique de l'Azimut avec 2 m d'envergure au lieu de 2,8 m pour son modèle français.

AIRLINAIR Abandon du 19 sièges

L'arrêt de la ligne Tours-Lyon opérée en obligation de service public par Airlinair en Beechcraft 1900D, à partir de la fin juillet 2004, va coïncider avec la fermeture du secteur 19-sièges de cette compagnie régionale française. Il aura compté jusqu'à cinq appareils en 2003 et aujourd'hui le transporteur n'en exploite plus que deux exemplaires en location. Airlinair se concentre sur le segment des 50-sièges avec une flotte qui compte désormais 20 ATR 42 et 72. Et pour accompagner la montée en puissance de ce secteur, une quarantaine de pilotes ont été recrutés parmi les anciens d'Air Littoral et d'Air Atlantique depuis le début de l'année.

ADIEU "CYCLOPE" Retiré des Mirage F1CR

La nouvelle était annoncée, elle est aujourd'hui concrétisée. L'armée de l'Air a décidé de ne pas reconduire en septembre le contrat d'entretien (MCO) du "Super Cyclope", scanner infrarouge qui équipe ses Mirage F1CR. Cela dans la double perspective de l'arrivée à Cognac du drone SIDM qui reprendra le créneau d'observation IR et de la mise en service prévue en 2006 de la nouvelle nacelle "Reco-NG" sur Mirage 2000N et, plus tard, sur Rafale. Entre-temps, un autre vecteur aura quitté le service, le Mirage IVP, lui aussi capable d'observer de nuit.

INITIATIVE BUSH L'Europe en ordre dispersé

Les Américains discutent déjà de l'éventuelle coopération de l'Europe à l'initiative Bush d'un retour sur la Lune suivi de l'homme sur Mars entre 2015 et 2030. L'ESA, pour sa part, considère qu'elle a déjà le programme Aurora, mais elle regarde quand même ce qu'elle pourrait faire : elle miserait plutôt sur les missions robotiques, laissant les vols habités aux Américains. Le Cnes regarde de son côté, mais ne s'est pas encore exprimé. La DLR, elle, ne semble vraiment pas intéressée. Seuls les Italiens semblent emballés et prêts à participer, mais en oubliant un peu l'ESA. En bref, alors qu'il faudrait une ESA forte pour négocier avec les Américains, c'est l'habituelle cacophonie européenne.

IFF DU CHAMP DE BATAILLE

Le concept en question

Les principaux pays de l'Otan sont engagés dans le développement d'équipements d'identification ami-ennemi (IFF) pour les véhicules du champ de bataille. Mais les concepts évoluant de plus en plus vers le combat en zone urbaine, on se demande ce que peut donner une technologie d'identification à distance en ondes millimétriques face aux innombrables masques de propagation que représentent les murs des rues. L'US Army, la première, est déjà en train de réanalyser l'intérêt de cette technologie face à celle du "Blue force tracking", qui consiste à pister tous les amis à partir de la transmission en permanence de leurs coordonnées GPS.