

PHALCON POUR NEW DELHI Un contrat tripartite

Le ministère indien de la Défense annonce la signature le 10 octobre d'un accord tripartite portant sur la fourniture par Israël de trois systèmes radar de surveillance aéroportés Phalcon ainsi que l'acquisition en Russie de trois porteurs A-50 Mainstay. L'Inde deviendra ainsi le premier Etat de cette partie de l'Asie à devoir posséder des appareils de type Awacs. Le Pakistan qui a procédé le 14 octobre à un troisième essai en onze jours du missile à capacité nucléaire Hatf-IV, dénonce cet accord et confirme, par la voix du chef d'état-major de la Force aérienne, son intention d'acquiescer des avions radar de type E-2C Hawkeye ou Embraer EMB-145SA.

TIGRE SUR MADRID Pour la Fête nationale

A l'invitation du ministère espagnol de la Défense, deux hélicoptères de combat Tigre (PS.1 et PTR.2) ont, pour la première fois, participé le 12 octobre au-dessus de La Castellana au traditionnel défilé militaire marquant, en présence de la famille royale, les célébrations de la Fête nationale. Un événement marquant pour le consortium franco-allemand Eurocopter dans la mesure où ces appareils, commandés le 5 septembre dernier à 24 exemplaires, ne seront livrés à l'Espagne qu'à partir de 2004 (trois exemplaires) et 2005 (3). Ce calendrier particulièrement serré devrait modifier la dotation initiale de l'Alat française en Tigre HAP. D'ici la fin 2005 l'Alat doit en effet recevoir 16 machines (une en 2003/2004 ; huit en 2004 ; sept en 2005). Plusieurs exemplaires (trois ou six) seront ainsi prélevés sur cette dotation au bénéfice de l'Espagne en prélude aux premières livraisons du modèle définitif HAD en 2007/2008.

SANS L'EUROFIGHTER Victime d'ennuis techniques

A l'instar du tigre d'Eurocopter, l'Eurofighter Typhoon devait constituer une des grandes vedettes du défilé aérien de la Fête nationale espagnole qui a réuni 82 aéronefs le 12 octobre à Madrid. Le premier Typhoon, récemment livré à la Force aérienne espagnole, a été suspendu de vol après la découverte d'un "problème dans le logiciel du train d'atterrissage". sur un des exemplaires allemands et qui aurait conduit "à temporairement interdire le Typhoon de démonstrations publiques". Le 14 octobre la RAF britannique annonce "l'arrêt temporaire des vols" des cinq premiers Eurofighter pour cause de "problème électrique sur les atterrisseurs".

ATLANTIQUE 2 MODERNISES Pas avant l'horizon 2008

En réponse à une question concernant la rénovation des avions de surveillance Atlantique 2 (ATL.2) de la Marine nationale, Michèle Alliot Marie, ministre de la Défense, précise que des évolutions ponctuelles sont attendues à court terme comme l'intégration de la torpille MU-90 et de nouvelle capacité Radio/Nav conformes avec les nouvelles règles de l'aviation civile. Mais, la modernisation des systèmes de mission « n'est envisagée qu'à partir de 2008 avec pour objectif l'achèvement de la transformation du parc en 2015. L'enveloppe financière consacrée à ce programme "n'est pas définie à ce jour".

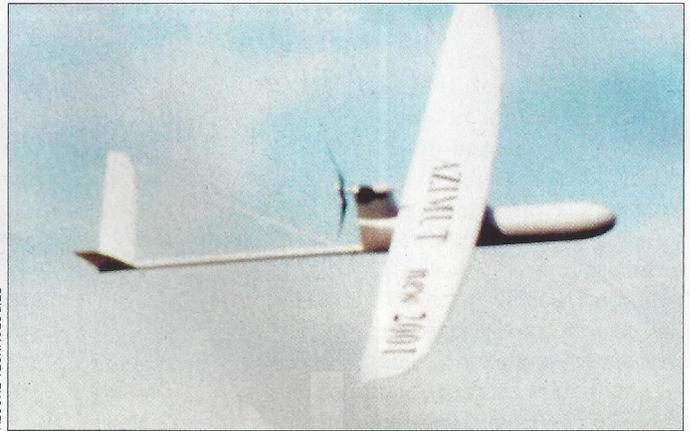
Le retour du drone Drac

Il y a peu, on pouvait penser que l'armée de Terre s'était désintéressée du concept de drone à très courte portée (TCP). Discrètement, il est vrai, ce dernier a brusquement resurgi début 2003 sous la forme d'un appel d'offres pour "un drone de reconnaissance au contact (Drac)", véritable drone léger "du fantassin" pouvant être lancé à la main.

Trois semaines durant, la DGA a fait procéder à des présentations en vol au camp de Fontevault (Maine-et-Loire), terrain - parsemé de plastrons - propice à ce genre d'exercice. Des engins à voilures fixes ou tournantes ont ainsi été présentés à la DGA, à l'Etablissement technique d'Angers - Etas - (responsable de la démonstration), aux délégations du CEV, du LRBA (Laboratoire de recherche balistique et aérodynamique) et, évidemment, du SPNuM (Service des programmes nucléaires et missiles tactiques).

Discrétion. Pour des raisons liées à la confidentialité de l'appel d'offres, la DGA s'interdit d'en dire plus sur le nombre et l'identité des compétiteurs. Selon nos propres sources, figurent au moins parmi eux : EADS S&DE avec un nouvel engin provisoirement baptisé Tracker ; Thales avec l'Azimut-2 d'Alcore Technologies ; Sagem et Bertin Technologies, avec deux drones vraisemblablement d'origines israélienne et allemande.

La remise des offres est intervenue en juillet, suivie d'entretiens individuels, en août, avant les démonstrations de septembre. Chaque présentation comportait, en préliminaires, un tour de zone (2 km sur 3 km), suivi d'un vol de sécurité visant à vérifier le respect de l'altitude maximale (100 m) et la capacité à évoluer sans liaison de données. Les démonstrations proprement dites suivaient un plan de vol imposé sur lequel les systèmes devaient détecter les plastrons (habitations, carcasses de blindés, etc.). Certains drones ont ainsi volé jusqu'à la limite de leur



Le drone Azimut-2 d'Alcore Technologies.

"Un des prétendants au programme de "drone du fantassin".

autonomie, pendant près d'une heure. A l'issue, de leur présentations respectives, les compétiteurs devaient restituer la mission et les points d'observations.

La DGA n'a donné aucune indication précise sur les résultats de cette campagne, qui - au demeurant - n'a pas fait l'objet de notations en vue de la décision finale. Mais, "cela nous a conforté dans notre idée que nous avons bien exprimé le besoin et que les industriels disposent des briques technologiques pour y répondre", constate Jean-François

Ripoche, chargé du dossier - ainsi que du programme SDTI- au SPNuM.

Calendrier. La phase de négociation va commencer dans les jours qui viennent, avant une notification attendue "fin 2003 ou début 2004". Une fois le choix arrêté, les livraisons des 25 premiers systèmes suivront 24 mois après notification du contrat. Le solde (125 systèmes) devra être honoré sous quatre ans par lots annuels. Une charge industrielle qui représente, approximativement, cinq années de travail.

Chaque système, à deux drones chacun, ne doit pas excéder 50 kg, et doit pouvoir être porté par deux fantassins. L'autonomie est fixée à une heure de vol avec une capacité d'identification de jour, cependant "moindre de nuit". Une condition qui tient à des considérations purement économiques, compte tenu du prix des capteurs nocturnes (IR ou intensificateurs) et du coût de leur intégration.

JEAN-MARC TANGUY

*Premières
évaluations
en septembre*