

EuroHawk : la "misère" de Maizière

Autor(en): **Vautravers, Alexandre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft [2]: **Aviation**

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-514884>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Suivi par un Pilatus PC-9, le premier *EuroHawk* (99+01) n'est pas un poids plume ! Il pèse en effet plus de 6,7 tonnes à vide et mesure 14,5 mètres de long pour 39,9 mètres d'envergure.

Drones

EuroHawk : La « misère » de Maizière

Lt col EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

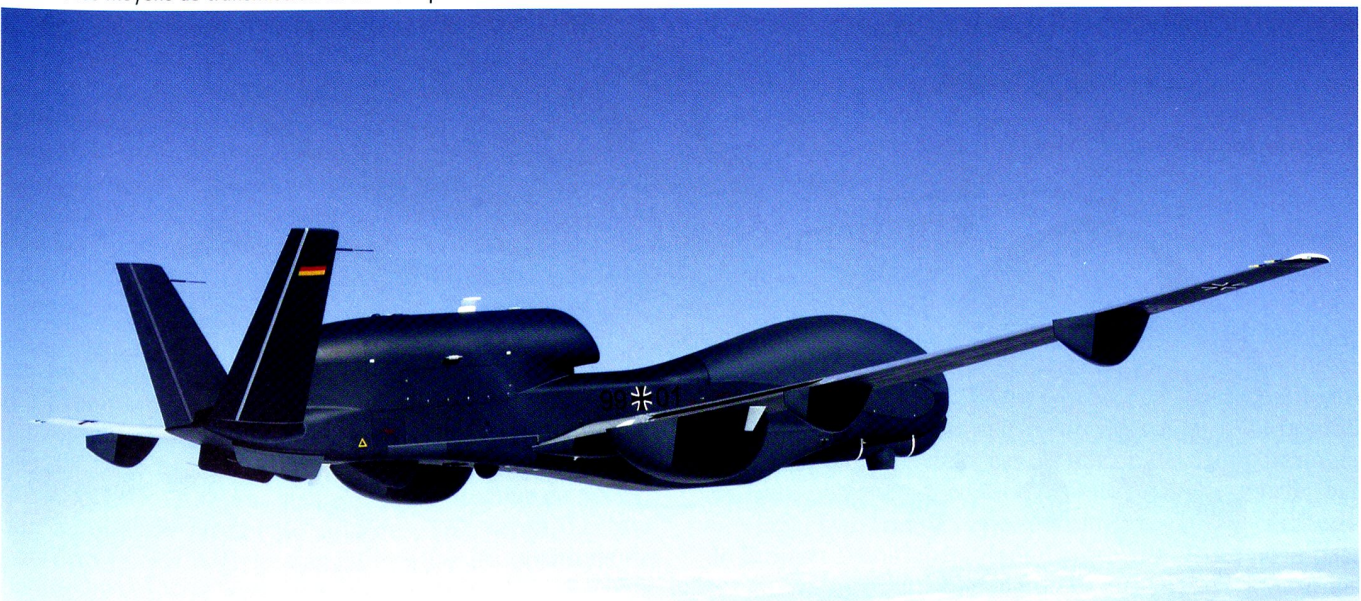
Le RQ-4E *EuroHawk* est un avion sans pilote basé sur le RQ-4B *Global Hawk* de Northrop Grumman, à destination de la Luftwaffe. Il est destiné à remplacer le vénérable Bréguet *Atlantique*, retirés en 2010, dans les missions d'écoute électromagnétiques (SIGINT) au sein de l'Aufklärungsgeschwader (AG) 51 « Immelmann. » Au total, cinq appareils ont été commandés. Le premier a été terminé le 8 octobre 2009 ; il a volé pour la première fois le 29 juin 2010 et a été convoyé à Manching le 21 juillet 2011.

Les senseurs électroniques, réalisés par EADS/Cassidian, ont été développés spécifiquement pour les besoins des Forces aériennes allemandes. Ils sont installés dans six nacelles sous les ailes, qui selon le constructeur peuvent également être montées sous d'autres types d'appareils.

Malheureusement, dès 2011 une série de problèmes se sont faits jour. Tout d'abord, les essais ont révélé des problèmes avec le système de contrôle du vol. La certification de l'appareil, afin de l'autoriser à évoluer dans le ciel allemand et européen, a été compliquée par le fait que le constructeur a refusé de divulguer aux autorités de l'Aviation civile certaines données techniques confidentielles.

Le 13 mai 2013, la presse allemande a révélé que l'*EuroHawk* ne pourrait pas être certifié au vol par l'ICAO car celui-ci ne dispose pas d'un système anticollision. Ce règlement est valable en Allemagne, mais également pour tous les 190 Etats membres de l'organisation de l'aviation civile internationale... A ce stade, le Gouvernement allemand a déjà dépensé 483 millions d'Euro sur cet appareil ; le coût total avait été originellement budgété à 562 millions. Mais, informé que le développement

Le premier appareil de série (Block 50), en vol d'essais. On distingue, sous les ailes, les nacelles servant à emporter les senseurs. Le dôme, à l'avant, contient les moyens de transmission de données par satellite.



et la certification coûtera au moins 500 millions supplémentaires, le Ministre de la Défense allemand Thomas de Maizière a annoncé l'annulation immédiate du programme.

Les constructeurs, Northrop Grumman et EADS, ont réfuté les problèmes et les chiffres, et font de nouvelles propositions afin de réaliser les quatre exemplaires restants. Mais la polémique grandit sur le plan politique, à peine quelques mois avant les élections fédérales, qui auront lieu le 22 septembre 2013. Le socialiste Peer Steinbrueck, concurrent d'Angela Merkel au poste de Chancelier, a ainsi fait état dans les médias qu'il ne voyait pas d'utilité à cet appareil, demandant « contre qui ou contre quoi ces drones seraient pointés et déployés ? »

Après avoir souligné en 2012 que ce projet était « très important » pour l'Allemagne, le ministre de Maizière tente de minimiser les critiques, mettant l'accent sur le programme européen/OTAN, où 13 Etats sont parties prenantes financièrement.

Ainsi, malgré la politisation du débat et les embûches techniques, les travaux et les vols se poursuivent. Il est désormais question de créer, à côté de l'European Aviation Safety Agency (EASA), une autorité militaire de certification en Allemagne, afin de régulariser ces nouveaux appareils.

Pour en savoir plus :

- « Death Knell for NATO Global Hawk ? », *Air Forces Monthly* (AFM), No. 304, juillet 2013, p. 5.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Northrop_Grumman_RQ-4_Global_Hawk



A+V

Ci-dessus : opérations de vol d'essais de l'*Eurohawk*; cette illustration donne une idée de ses dimensions importantes.

En bas : Ecorché du système *Global Hawk*.

