

- [Accueil](#)
- [Rubriques](#)
- [Magazine](#)
- [Biblio](#)
- [Forum Militaire](#)
- [Publicité](#)
- [Crédits](#)



- [Accueil](#)
- [Rubriques](#)
- [Magazine](#)
- [Biblio](#)
- [Forum Militaire](#)
- [Publicité](#)
- [Crédits](#)



DÉFENSE EUROPÉENNE / FORCES AÉRIENNES

135

La France participe à un projet d'avion européen de transport stratégique « hors gabarit »

PAR LAURENT LAGNEAU · 17 NOVEMBRE 2021

Ewan Lebourdais
PHOTOGRAPHE MARITIME
www.ewan-photo.fr

COIN DES REVUES



SHARE

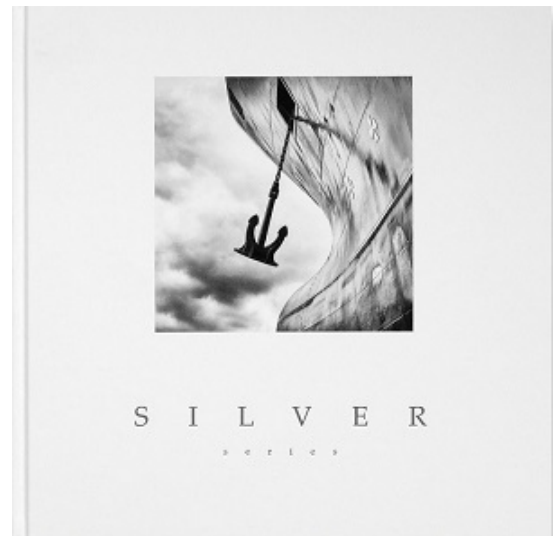
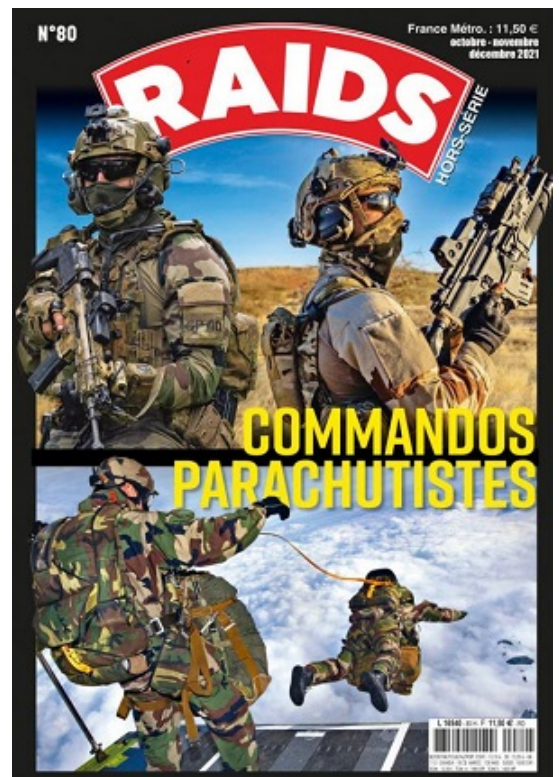
- [+](#)
-
- [+](#)
-
- [+](#)

[Paramètres cookies](#)

En 2018, il était estimé que deux tiers des besoins des forces françaises en matière de transport aérien stratégique en direction des théâtres d'opérations extérieurs dépendaient de l'affrètement d'avions civils « hors gabarit », soit dans le cadre du contrat SALIS [Solution intérimaire pour le transport aérien stratégique] attribué par l'Otan à une compagnie privée [Antonov Logistics Salis, en l'occurrence], soit via une procédure dite à « bons de commande », laquelle a donné lieu à l'ouverture d'une enquête du Parquet national financier en raison de locations jugées « excessivement coûteuses » de gros-porteurs par le ministère des Armées.

Mais dans un cas comme dans l'autre, cette capacité de transport aérien stratégique repose essentiellement sur l'avion AN-124-100, capable d'emporter un chargement de 120 tonnes en un coup d'ailes, et accessoirement [sous réserve des disponibilités] sur des appareils de type AN-22 et IL-76.

Cependant, et comme le souligna le député François Cornut-Gentille dans un rapport



sur le transport aérien stratégique publié en 2017, une telle capacité pose la question de l'autonomie stratégique, dans la mesure le recours à de tels avions hors gabarit fait que la France est dépendante de l'Ukraine, voire de la Russie. « Le ministère de la Défense et le ministère des Affaires étrangères sont ici des adeptes de la méthode Coué : les armées se satisfont du bon acheminement du fret et les diplomates de la solidité du couple franco-allemand au sein de l'Otan! Tous feignent de ne pas voir que, dans les faits, ce sont les Russes et les Ukrainiens qui ont la maîtrise de la projection de nos forces sur les théâtres extérieurs », fit-il en effet valoir.

D'où la recherche d'une alternative... Ainsi, interrogée sur ce sujet lors d'une audition à l'Assemblée nationale, en 2018, et considérant que les Européens n'avaient « sans doute pas suffisamment insisté sur la dimension stratégique en terme de souveraineté » des avions gros porteurs, la ministre des Armées, Florence Parly, avait estimé qu'un projet pourrait être « utilement financé par le Fonds

européen de défense » [FEDef],
alors en gestation à l'époque.

Visiblement, d'autres pays européens ont depuis été convaincus de cette nécessité de disposer d'une flotte d'avions de transport hors gabarit. En effet, le 16 novembre, l'Agence européenne de défense [AED] a [annoncé](#) que le projet SATOC [Strategic Air Transport for Outsized Cargo] allait bénéficier d'un financement au titre de la Coopération structurée permanente [PESCO], et, donc, du FEDef.

Ce projet, qui fait partie d'une nouvelle vague de 14 autres lancés en même temps par l'AED, « vise à combler le manque critique de capacités en matière de transport stratégique pour les marchandises hors gabarit et lourdes ».

Dans un premier temps, il s'agira d'identifier « un nombre suffisant de membres » intéressés par le projet, la participation d'un État tiers [c'est à dire n'appartenant pas l'Union européenne, ndlr] n'étant pas exclue. Ensuite, il sera question de définir des exigences communes, avant de trouver un

accord sur « une solution européenne [...] pour le transport de marchandises hors normes ».

Pour le moment, cinq pays ont l'intention de prendre part au projet SATOC, dont la France, l'Allemagne, la République tchèque, les Pays-Bas et la Slovénie. L'objectif est de trouver un accord sur la solution qui sera retenue d'ici 2023.

S'il n'avait pas été annulé en 2007, le projet d'A380-800F cargo d'Airbus, avec sa capacité de transporter jusqu'à 150 tonnes de fret, aurait pu être le candidat idéal pour le programme SATOC... Aussi, faudra-t-il sans doute développer un nouvel avion, comme le suggéra, en novembre 2018, le général Philippe Lavigne, alors chef d'état-major de l'armée de l'Air & de l'Espace [CEMAAE]. Défendant l'idée d'une « piste européenne dans le domaine du transport aérien très lourd et de très gros volume », il avait en effet déclaré : « Une place existe certainement pour un avion européen de transport lourd volumineux. [...] Nous disposons d'une belle industrie aéronautique pour faire face à ce défi ».

Tags: AED agence européenne de défense
 armée de l'Air & de l'Espace FEDef Otan
 PESCO SALIS SATOC
 Strategic Air Transport for Outsized Cargo
 transport transport aérien
 transport aérien stratégique

ARTICLE PRÉCÉDENT

Malgré le démenti
 de Madrid,
 < Lockheed-Martin
 confirme l'intérêt
 de l'Espagne pour
 le F-35

PROCHAIN ARTICLE

Une commission
 parlementaire
 suisse veut
 examiner la >
 « légalité » de la
 procédure ayant
 conduit au choix du
 F-35

Conformément à l'article 38 de la Loi 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression des données vous concernant. [\[Voir les règles de confidentialité\]](#)

135 CONTRIBUTIONS

Contributions 135

Pingbacks 0

Franz35 © 17 novembre 2021 à 12:32

Sur un tel projet, peut être serait il opportun de le faire avec les US qui va devoir remplacer ses C-5 dans quelques temps. S'il y a 1 projet à faire avec eux, ca peut être celui là

Répondre

© 17 novembre 2021 à 15:58

et pourquoi pas, après tout il y a déjà le projet de ravitailleur A330 MRTT, <http://www.opex360.com/2021/09/19/associe-a-airbus-lockheed-martin-propose-a-lus-air-force-un-avion-ravitailleur-a330-mrtaux-capacites-accrues/>

Répondre

John © 17 novembre 2021 à 19:00

Non, c'est hautement improbable de voir un tel projet fonctionner. Les collaborations avec les USA prévoient un partage des tâches particulier, avec la partie américaine qui est presque entièrement produite aux USA. Et aux USA, le partage des tâches se fait selon les donneurs du Congrès et les industriels présents dans les divers contés électoraux. Au final, le coût de tels appareils n'est absolument pas optimal. Donc collaborer avec les USA n'a pas de sens.

...

De plus, aujourd'hui, les USA n'ont pas de constructeurs d'avions de ce type fiables. Boeing a une qualité de production au ras des pâquerettes, et pareil pour la conception. Donc il n'y a pas trop d'intérêt à collaborer avec. Et en plus, l'Europe a son expérience en avions de transports lourd avec l'A400M et avions de grande taille avec l'A380. Donc techniquement, l'Europe n'a pas besoin d'assistance. Il y a aussi les motoristes qualifiés pour un tel projet, etc...

...

Mais même si une collaboration était pertinente, les USA n'ont nullement l'intention de remplacer le C-5 pour le moment. Il a été modernisé il y a peu (2018 fin de la modernisation du standard M Super Galaxy).

La modernisation concerne 70 modifications au total, notamment:

- remplacement moteurs TF-39 par GE F-138 (20% de puissance en +)
- modifications structure
- système hydraulique
- train d'atterrissage
- commandes de vol + cockpit

Et en résumé, ce qu'est le C-5
– production a eu lieu de 1970 à 1989
(32-51 ans)
– 128 produits
– 52 modernisés, les autres retirés du service, et cette modernisation prévoyait d'assurer son service jusqu'en 2040, après quoi une nouvelle modernisation aura probablement lieu
Mais en plus de ça, il faut noter que la flotte principale de transport stratégique est le C-17 qui elle aussi est très récente.

Pas de discussion quant à son remplacement pour le moment.
Et les rares rumeurs font part d'un avion « révolutionnaire », une sorte d'hybride aile volante / avion traditionnel. Il serait économique en carburant. Mais pour le reste, il sera bien trop cher en R&D et ne permettra pas de reprendre ce qui est connu.

...

Si réellement il y a des partenariats à faire, en Europe il y a suffisamment de fournisseurs pour les appareils d'Airbus, entre autres:

- Leonardo
- Airbus
- Saab
- Fokker
- RUAG
- Dassault
- la production d'ailes au Royaume Uni
- moteurs européens (France, Royaume Uni, Espagne, Allemagne, Suède, Italie)

Et à cela, ajoutez une potentielle collaboration avec Antonov. Antonov est « le dieu » du transport lourd. Cette entreprise souffre de son éloignement avec la Russie, son ancien client. Ca serait l'opportunité pour sauver cette entreprise, soutenir l'industrie ukrainienne, renforcer les relations, et avoir un bon appareil alliant les qualités d'Antonov avec l'avionique, les matériaux, les moteurs européens.

Et même pour le moteur, il y a moyen de s'intéresser au D-27, le seul propfan à hélice contrarotative en service.

Répondre

Lex Ⓞ 17 novembre 2021 à 12:36

Recette simple :

- on prend les plans de l'Antonov 225
 - on mets des moteurs RR trend 7000
 - on fait fabriquer ça par Airbus
- et on a un porteur gros volume pour une charge utile de 250T sans faire 15 ans de développement !

Répondre

Philippe Ⓞ 17 novembre 2021 à 18:21

Effectivement c'est un excellent avion, fabriqué en Ukraine, qui a fait ses preuves et qui corrigerait bien des carences européennes :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Antonov_An-225

https://www.youtube.com/watch?v=1fYPTMCLF_Y

Forces armées, situations d'urgence, exportations industrielles lourdes cet avion est apte à différentes missions.

Répondre

Jean-Michel Ⓞ 17 novembre 2021 à 18:58

Il a été fabriqué à un seul exemplaire avant l'effondrement de l'URSS pour transporter la navette Bourane. Depuis les chinois ont racheté les plans et relancé la production. Il faut donc s'adresser à la Chine.

<https://operationnels.com/2017/12/04/relance-de-la-production-de-lan-225/>

Répondre

Franz35 Ⓞ 17 novembre 2021 à 20:08

Non, l'An-225 est un avion beaucoup trop lourd. Trop peu de pistes peuvent l'accueillir, ce qui le rend d'autant plus facile à neutraliser (en détruisant les rares pistes pouvant l'accueillir).

En revanche, utiliser une cellule type An-124 serait beaucoup plus pertinent, même si on peut peut être faire beaucoup mieux aujourd'hui

Répondre

Dimitri Ⓞ 17 novembre 2021 à 21:28

Un Antonov AN-124 est largement suffisant. L'Antonov 225 est trop grand, trop lourd. Il posera pas mal de problème par sa taille surdimensionnée. C'est pas tout d'avoir un gros avion mais il faut aussi l'infrastructure où il se

pose pour s'en occuper. Et ça commence déjà par la longueur de la piste où vous pouvez exclure plein d'aéroport. A pleine charge il lui faut minimum 3500m pour décoller ou atterrir.

Répondre

ki2 @ 17 novembre 2021 à 12:36

« le projet d'A380-800F cargo d'Airbus, avec sa capacité de transporter jusqu'à 150 tonnes de fret, aurait pu être le candidat idéal pour le programme SATOC » : justement NON car auquel cas des avions comme le C-17, le C-5 ou l'AN-124 n'existeraient pas.

il faut bien distinguer un avion de fret civile d'un avion cargo militaire (train d'atterrissage renforcé, réacteurs rehaussés, décollage et atterrissage courts ...) .

qui plus est je ne crois pas que les 5 pays cités ont la masse critique de marché pour rentabiliser un tel appareil

Répondre

Janot33 @ 17 novembre 2021 à 19:08

Il n'y a pas besoin de telles caractéristiques pour un avion occupant le segment de la projection stratégique. Ces avions auront vocation à faire la projection initiale de l'Europe vers un point d'entrée de théâtre (un gros aéroport pouvant supporter le poids à l'atterrissage et disposant de capacités de déchargement adaptées), le « brouettage » étant assuré après par des ATT comme l'A400M.

Répondre

Castel @ 17 novembre 2021 à 21:59

Il ne faut pas oublier que le 747 était au départ le concurrent du C5 Galxy, que l'US Air force finit par lui préférer, donc, ces avions ne devaient pas être si différent que ça, étant donné qu'au départ, Boeing l'avait étudié pour un usage qui devait être militaire, on connaît la suite.....

Etant donné qu'au départ, il était prévu que l'A380 soit proposé en version cargo, je ne vois pas très bien ce qui empêcherait le constructeur de reprendre sa copie, en apportant les modifications que vous indiquez, que ce soit au niveau du train d'atterrissage, de

la position des réacteurs, (mais une rampe d'accès arrière est elle possible à installer ?) par contre, en ce qui concerne le décollage ou l'atterrissage, il ne faut pas s'attendre à des miracles, vu le poids et le gabarit nécessaire, des avions comme l'A124 ou le C5 Galaxy, ont besoins de pistes très longues, que ce soit pour décoller ou atterrir, 2500m pour un Antonov 124 ou un C5 , et 3500m pour un A225 (!) (décollage) Par comparaison, 1400m sont suffisants pour un A400m, qui, bien sûr ne joue pas dans la même catégorie, mais ce qui montre bien qu'avec un gros avion stratégique, on ne peut pas avoir les mêmes exigences qu'avec un transporteur tactique.

Répondre

LOUIS XIV @ 17 novembre 2021 à 12:38

« S'il n'avait pas été annulé en 2007, le projet d'A380-800F cargo d'Airbus, avec sa capacité de transporter jusqu'à 150 tonnes de fret, aurait pu être le candidat idéal pour le programme SATOC ». La bêtise, ça finit par coûter cher.

Répondre

Jack @ 17 novembre 2021 à 15:09

... les fausses bonnes idées également



Répondre

NRJ @ 17 novembre 2021 à 21:44

@Louis XIV

Je vous rappelle qu'à ce moment on supprimait le programme de drone Male dont on avait un urgent besoin pour nos troupes en Afghanistan (puis au Mali) pour acheter des Rafales supplémentaires, faute d'exportations. Il n'y avait juste pas d'argent.

Répondre

Jack @ 17 novembre 2021 à 22:36

Parce qu'on baissait les budgets.

Répondre

math python @ 17 novembre 2021 à 12:41

On part donc sur un A400M sous testostérone

Répondre

Castel @ 17 novembre 2021 à 22:21

Paramètres cookies

Cela me semble une possibilité sur laquelle on pourrait se pencher : Avec sa soute large de 4m, ça peut être suffisant, mais un peu juste quand même par rapport aux 6,40m de l'A 124....

Par contre, en le dotant de 4 réacteurs et en le rallongeant aux alentours de 50m (45 sur l' A400), on devrait pouvoir transporter aux alentours d'une soixantaine de tonnes, ce qui le rapprocherait plutôt d'un C17 que d'un A124 ou d'un C5 Galaxy, mais peut-être suffisant, pour la plus-part de nos besoins actuels, sûrement beaucoup plus économique à fabriquer, et qui pourrait intéresser pas mal de monde y compris en dehors de l'Europe , vu que les Américains ont arrêté récemment la production du C17....

Mais évidemment , il ne s'agirait pas de l'avion superstratégique tel qu'il est évoqué dans l'article, mais, qui, de mon point de vue nous serait sans doute tout aussi utile, vu que la situation que nous avons connu au début de l'opération « Serval » à quand même peu de chances de se reproduire aujourd'hui.....

Répondre

lxm Ⓞ 17 novembre 2021 à 12:48

La Slovénie aurait l'utilité d'un tel engin ? On parle bien de ce petit pays coincé entre Italie et Croatie ?

Répondre

Henri Ⓞ 17 novembre 2021 à 12:50

Au secours, l'Allemagne veut en être! A quoi va lui servir un tel avion? L'armée allemande est avant tout une armée de défense et non de projection comme la France. Je pari que ce projet explosera tous les coûts prévisionnels et ne sera pas livré en temps et en heure...

Répondre

Titeuf Ⓞ 17 novembre 2021 à 16:52

Pas mieux...

Répondre

NRJ Ⓞ 17 novembre 2021 à 18:28

@Henri

C'est vrai, faisons sans l'Allemagne. Faisons tout seul d'ailleurs comme ça le projet coûtera d'autant plus cher pour

Paramètres cookies

l'armée et on n'aura aucune masse critique. Et quand des politiques un peu rationnels et soucieux de l'argent du contribuable et de la souveraineté française verront ça, ils y mettront naturellement fin pour éviter de piquer dans les programmes vraiment utiles. Comme ça il n'y aura pas de programme ni en coopération ni en solo. Et on achètera américain. Bravo !!!

–

Vous êtes payés par Boeing ?

Répondre

Guillaume  17 novembre 2021 à 20:11

Non il fait peut être juste partie des gens qui pensent qu'il suffit de le financer...

Il suffit de prendre l'argent ailleurs. C'est quand même simple 😊

Répondre

GHOST  17 novembre 2021 à 20:29

NRJ@ Vous trouvez que la France est assez riche pour financer un tel projet? En plus du SCAF, trouvez vous réaliste que la France puisse se retrouver avec un autre projet si compliqué? Et pourtant avec l'expertise de l'Ukraine, l'Europe peut facilement modifier l'Airbus 380 dont plusieurs machines sont retirées de plusieurs compagnies aériennes depuis la crise du Covid.

Répondre

Bidasse  17 novembre 2021 à 22:35

Si coopérer c'est aboutir à un matos très long à arriver qui te coûte un pognon de dingue à la caisse et quand tu l'utilises s'il marche, au hasard comme l'EF 2000, le Tigre ou le Caiman, c'est clair que c'est pas une bonne pub pour la coopération. Pas parce qu'un matériel national aurait forcément coûté moins cher mais parce que si on coopère c'est justement pour ne

pas payer aussi cher que quand on est seul.

Le but c'est réduire la facture finale et avoir du matos en plus grand nombre parce qu'on est supposé payé moins en développement grâce aux partenaires: payer moins pour avoir plus. Pour l'instant les programmes en coopération ont rarement donné ça. L'EF 2000 est plus cher qu'un Rafale et il y a pas une classe d'écart entre les deux!

Répondre

dominique  17 novembre 2021 à 19:37

C'est vrai que si l'Allemagne est dans le coup, l'avion n'est pas prêt d'être livré! On en a la preuve avec le SCAF.

Répondre

Franz35  17 novembre 2021 à 19:42

Juste à truster la production et à encaisser le pognon des acheteurs

Répondre

Olivier_M  17 novembre 2021 à 12:53

Et les dirigeables de transport extra-lourds ? Car les avions ont besoin d'une piste adaptée longue, etc... donc les temps de transport se trouvent affectés par les liaisons terrestres entre les pistes (décollage/atterrissage) et les opérations...

<https://www.yumpu.com/fr/document/read/16591654/dirigeables-gros-porteurs-ecole-superieure-des-transports/30>

Répondre

FredericA  17 novembre 2021 à 15:13

Cela fait des décennies que l'on parle des dirigeables comme la solution d'avenir par excellence et autre superlatif.

.

Au final, quelques ventes timides mis aucun engouement du marché pour ce type de transport 😞 Etonnant et regrettable car cela me semble une alternative intéressante pour les transports non stratégiques.

Répondre

Pb75

Paramètres cookies

© 17 novembre 2021 à 15:43

Ça ne permet pas de faire utilement une noria entre la France et le théâtre d'opération, eu égard à la vitesse de l'appareil

Mais ça peut se concevoir pour des transports hors gabarie ponctuels, sans cependant avoir pour l'instant convaincu de passer à un stade de production industrielle de tels engins

Répondre

Félix GARCIA © 17 novembre 2021 à 16:06

« FLYING WHALES »

La DGA est sur le coup, je sais pas quelles sont ses idées, mais j'imagine que cela en fait partie.

« FLYING WHALES » se voit opérer une flotte de 800 dirigeables à long terme. J'imagine qu'il pourrait y en avoir encore plus.

Dans les armées, j'imagine plusieurs utilités, surtout dans les milieux « peu contestés » (au niveau aérien) :

- Transport (charges, personnes, capteurs ...)
- Surveillance, observation (terrestre, maritime, aérienne, électronique ...)
- « C-130 Gunship » version dirigeable (ou avec roquettes, grenades, bombes, missiles ...)
- Présence quasi permanente, avec la possibilité d'être équipés de capteurs
- Patrouilles
- Communications
- Etc etc ...

On peut même imaginer des petits dirigeables, à l'image de ceux de « VOLIRIS », pour le transport individuel des unités.

Surtout si ceux-ci sont « dronisés » pour rentrer à « la base » après coup.

Soyons fous : saut en parachute et/ou combinaison écureuil depuis un dirigeable de ce type, et celui-ci fait demi-tour tout seul, ou plus fou encore, va se prépositionner près du point d'extraction.

Soyons fous !

^^

Répondre

Paramètres cookies

Félix GARCIA

⊙ 17 novembre 2021 à 16:13

Et « vaisseau-mère » :

- Dans le naval pour poser des drones dans la flotte
- Dans l'aérien pour déployer des essaims de drones (« Gremlins, mini-hélicoptères etc ... »)
- Dans le terrestre pour déployer des hommes ou du matériel

Répondre

EchoDelta ⊙ 17 novembre 2021 à 21:07

FW : de mémoire c'est une masse transportable de 60 tonnes. Donc nous sommes loin des capacités d'un gros porteur et pour une vitesse de 100 km/h en moyenne sur longue distance.

Répondre

Félix GARCIA

⊙ 17 novembre 2021 à 22:43

En effet.

Répondre

Christophe Pauxcourrouges

⊙ 17 novembre 2021 à 16:15

Tous les projets de « dirigeables » lourds ou extra-lourds présentés depuis la destruction du Hindenburg en 1937 se sont plantés. Il doit bien y avoir une raison...

En fait il y en a de multiples.

Comme les gaz employés : l'hydrogène brûle, l'hélium fuit et implique une enveloppe de la longueur du paquebot France si l'on veut soulever plus de cent tonnes. Soulever, mais pas très haut, pas question de franchir les Alpes voire le Jura s'il neige!

Ni non plus d'affronter des vents trop contraires, la structure ne résisterait pas mieux qu'un chapiteau de cirque par ouragan. Et même sans vent on n'atteint même pas la vitesse d'un DC3, Le Allemands se sont plantés dans un projet Cargolifter de dirigeable lourd, il y a quinze ans, après y avoir englouti pas loin d'un demi-milliard, les Anglais ont planté plusieurs fois leur Airlander prototype, perdant à chaque fois des mois à essayer de le réparer, on voit mal

pourquoi on ferait mieux, surtout pour une application militaire...

Répondre

Castel Ⓞ 17 novembre 2021 à 20:08

Le problème du dirigeable, c'est qu'il ne peut être utilisé que lorsque les conditions météorologiques le permettent, donc, il faut plutôt le voir comme un transporteur de complément....

Répondre

jojo Ⓞ 17 novembre 2021 à 12:55

en 2009 la France a demandé à boeing des infos pour acheter 3 C17..... et depuis la chaîne d'assemblage a fermé... là, on va réinventer la roue, en plus à 5 pays... c'est sûr qu'elle va tourner bien rond.... on l'a vu avec le fiasco A400M (fiasco coopératif)... RDV en 2040 pour avoir enfin un avion à peu près potable ???

Répondre

FredericA Ⓞ 17 novembre 2021 à 15:21

On ne va pas réinventer la roue puisqu'il n'existe actuellement aucun avion occidental répondant aux exigences. Après, on pouvait effectivement acquérir les C17 que Boeing proposait à prix d'or (masif) sans même parler de l'entretien de cette micro flotte...

.

Après la France peut effectivement tout financer toute seule. Une question à résoudre, toutefois : sachant que les finances françaises sont limitées, quel projet en fera les frais ? Le planeur hypersonique VMAX ? la version F5 du Rafale ? le programme VBAE ?

Répondre

Souvenirs d'Asie Centrale Soviétique

Ⓞ 17 novembre 2021 à 16:51

Les USA ont proposé de réactualisé en dépannage une vingtaine de C5 Galaxy (première version) afin de parer au plus pressé dans certaines armées de l'air européennes dans l'attente d'un transporteur stratégique européen !

Répondre

Max Q Ⓞ 17 novembre 2021 à 12:58

Un nouvel avion européen? Non parceque si c'est pour refaire un A400M XL à turbofan non merci. On verra si les leçons ont été tirées de l'échec A400M: retrouvera-ton les allemands sur le fameux FADEC de la mort ou le système de mission ? Rien n'est moins sûr, par exemple Dans le spatial sur Galileo OHB avait été reconduit malgré Les problèmes sur le premier lot de satellites, au point de solliciter l'aide technique de Thales-Alenia (la partie italienne)...les allemands obtiennent les contrats au forceps et n'ont pas peur du ridicule on dirait.

Répondre

oryzons © 17 novembre 2021 à 12:59

Il n'y aura pas de nouvel avion, cela coûterait une fortune tout en ayant des volumes tellement faibles que les chaînes ne resteraient pas longtemps ouvertes.

Il va simplement y avoir une version militaire du nouvel A350F qui vient de prendre sa première commande civile.

Tout le monde va attendre des premiers succès auprès des compagnies aériennes pour ne pas se voir accuser par Boeing et les US de financer avec des commandes publiques un concurrent au 777F ainsi qu'à son futur remplaçant le 777XF.

Pour info l'A350F est prévu pour embarquer 109t. Ce n'est pas ce qu'aurait pu faire un A380 cargo mais l'A380 est mort et enterré, il faut sortir du deuil. Aucun constructeur ne fera d'avions plus gros que le 350 et le 777X, le marché n'est plus là.

Et nous n'avons pas les moyens de faire un Galaxy NG sur mesure.

D'ailleurs je ne suis pas sûr que même le Pentagone ait toujours les moyens de se payer ce genre de dépenses à l'heure où l'efficacité des dépenses est de nouveau de mise face à la Chine.

Répondre

beber © 17 novembre 2021 à 13:00

Y'a pas un coup à jouer avec Antonov ?

Ils ont tous le savoir faire pour des gros cargo et nous on a les moteur et l'électronique ca qui serait très utile pour eux comme cela doit être compliqué de ce fournir chez les russes....

Répondre

Fralipolipi © 17 novembre 2021 à 15:01

Paramètres cookies

@beber

Il y a fort à parier qu'Antonov (Ukraine) serait partant pour étudier un partenariat.

Notons tout de même que nous avons déjà un train de retard sur ce sujet ... vis-à-vis de la Chine !

<https://www.usinenouvelle.com/article/la-production-du-mythique-cargo-antonov-an-225-relancee-pour-la-chine.N433757>

Répondre

dominique Ⓞ 17 novembre 2021 à 19:44

Trop tard, la Chine est plus rapide!

Répondre

PK Ⓞ 17 novembre 2021 à 19:47

Antonov ne développe rien : l'Ukraine avait juste les usines pour produire. C'était la décentralisation à la soviétique.

Répondre

Matou Ⓞ 17 novembre 2021 à 13:00

Enfin ! Cela dit, entre la décision et la sortie, tenant compte de la difficulté à converger sur les spécifications en mode projet multi-partenaires européens, à moins de vouloir le mouton à 5 pattes ce qui renvoie les difficultés chez l'industriel (cf. A400M), attendons la concrétisation du projet.

Il aurait été fort utile de capitaliser sur l'A400 M et le transformer dans un nouvel avion XXL basé sur le même concept mais est-ce possible tenant compte de la taille de la cellule, des motorisations en fonction de la charge utile souhaitée, de la masse de l'avion, de la vitesse et des cas d'usage. A suivre, projet utile mais pour quand en pratique ?

Répondre

François-01 Ⓞ 17 novembre 2021 à 13:00

L' A380 Cargo n'aurait pas pu opérer en tant qu'avion militaire de transport stratégique, car il ne disposait pas d'une soute suffisamment grande pour accueillir les gros volumes, mais de deux soutes superposées, ou plus exactement de trois soutes, puisqu'il était prévu que les deux pont destinés aux passagers soit transformés chacun en une soute à fret, aux quelles s'ajoutait la soute à bagages, dont une partie aurait éventuellement été

transformée en réservoirs à carburant complémentaires.

Supprimer le pont intermédiaire , aurait nécessiter le renforcement conséquent des cadres du fuselages, au point que cela aurait consisté à la création d'un nouvel appareil. De surcroît la forme ovoïde (très allongée dans le sens vertical) de la section du fuselage n'aurait pas forcément été pertinente pour un appareil de transport de fret stratégique.

Répondre

Hermes © 17 novembre 2021 à 13:03

Navré mais non, l'A380 Cargo aurait demandé une restructuration complète de l'avion, de nouveaux trains, ouverture complète de la queue ou de l'avant avec tout ce que ça implique sur la cellule mais également l'infra interne.

Ca été souvent dit, l'A380 est un mastodonte, mais le transformer en cargo digne d'un AN225, c'est créer un nouvel avion.

La capacité totale de l'appareil ne suffit pas à faire de lui un super cargo, on ne veut pas 150t de fret en palette.

Répondre

Thaurac © 17 novembre 2021 à 13:03

Le A380

Max. à vide 369 t

À vide 276,8 t

Max. au décollage 575 t

Max. à l'atterrissage 394 t

Kérosène 320 m3

Soit + de 200t de fret, un peu moins une fois durci, pas sûr car version cargo plus de siège..

Ce serait une bonne affaire?

Répondre

fred © 17 novembre 2021 à 13:04

Ce manque d'anticipation en devient désespérant. que d'argent gaspillé en pure perte enfin !pas pour tout le monde. »Une place existe certainement pour un avion européen de transport lourd volumineux. [...] Nous disposons d'une belle industrie aéronautique pour faire face à ce défi ». he oui il y avait l'A380 c'est incroyable le nombre de décideurs en dessous de tout.

Répondre

FredericA © 17 novembre 2021 à 15:27

[Paramètres cookies](#)

L'A380 était une fausse bonne solution.
On ne parle pas seulement de transporter des container mais également des hélicos, des blindés... De part sa conception, l'A380 en aurait été incapable (cf. explications détaillées de françois-01 par exemple)

Répondre

Lagaffe Ⓞ 17 novembre 2021 à 13:06

Et pourquoi ne pas associer l'Ukraine et lancer simplement un AN-124-100 nouvelle génération, ITAR free et construit dans des usines européennes ?
On va pas réinventer la roue....

Répondre

savoy Ⓞ 17 novembre 2021 à 13:11

Avec la présence des boches, le projet est mort-né !

Répondre

casanova Ⓞ 17 novembre 2021 à 13:17

Des A380, il y en a plein les tarmacs de Chateauroux. Et encore plus chez les loueurs et compagnies aériennes du monde entier qui désormais n'en veulent plus. Une transformation n'est elle pas envisageable, en conservant 80% de l'existant (ailes, moteurs, trains d'atterrissage, avionique, certaines sections du fuselage, etc) ? Je suis sûr qu'Airbus saurait nous faire cela.

Répondre

Meu-do Ⓞ 17 novembre 2021 à 15:36

Vous devriez venir à Chateauroux avant de lancer une belle anerie !! Les seuls à avoir été stockés ont été des British Airways partis depuis quasiment 1 an vers l'Espagne.

Répondre

Pascal (l'autre) Ⓞ 17 novembre 2021 à 19:53

« Une transformation n'est elle pas envisageable, en conservant 80% de l'existant (ailes, moteurs, trains d'atterrissage, avionique, certaines sections du fuselage, etc) ? Je suis sûr qu'Airbus saurait nous faire cela. » Le coût serait pharaonique sans présumer de la faisabilité! Il vaut mieux dans ce cas partir d'une feuille blanche! De plus l'A380 n'aurait pas été d'une fiabilité sans reproches (sous toutes réserves).

Répondre

Bomber X @ 17 novembre 2021 à 13:17

Tant que l'Allemagne et les Pays bas ne s'en mêlent pas ça pourra réussir... ah mince le projet est mort né.

Répondre

Dimitri @ 17 novembre 2021 à 13:29

L'Allemagne y participe ? Et bien c'est foutu d'avance. L'A400m qui est entré en service en 2013, est issu d'un accord de...1993. Et puis entretemps il y aura toujours les allemands pour mettre le projet en stand-by tout les 3 mois. SCAF, eurodrone, MAWS, Tigre mk3, ça vous dit quelque chose ?

Répondre

Drouart @ 17 novembre 2021 à 13:31

La chaîne de fabrication du C17 est-elle fermée ? Si ce n'est pas le cas pourquoi ne pas en acheter quelques uns en collaboration européenne. Cet avion a fait la preuve de son efficacité et on ferait ainsi l'économie des études et développements et des années d'attente. Le retour sur l'investissement serait probablement rapide et notre dépendance serait moindre vis à vis de pays qui peuvent interrompre les relations à tout moment selon leur humeur de l'instant.

Répondre

Fralipolipi @ 17 novembre 2021 à 14:41

« La chaîne de fabrication du C17 est-elle fermée ? »

Réponse Oui.

Répondre

R2D2 @ 17 novembre 2021 à 14:45

« et notre dépendance serait moindre vis à vis de pays qui peuvent interrompre les relations à tout moment selon leur humeur de l'instant. »

On ne fait qu'accroître notre dépendance vis-à-vis des États-Unis. Donc on ne fait que passer de Charybde en Scilla...

Répondre

François-01 @ 17 novembre 2021 à 15:26

La chaîne des C-17 est fermée, en revanche l'US Air Force dispose d'une flopée de C-5 entreposés dans le désert sous cocon.

A la demande des français, les ricains

[Paramètres cookies](#)

étaient près à une époque, en vendre quelques uns. La France n'avait finalement pas donné suite.

Répondre

Castel Ⓞ 17 novembre 2021 à 22:37

Les Américains considèrent cet avion comme important sur le plan stratégique, et ils n'en ont jamais proposé même à leurs plus proches alliés, comme le royaume Unis par Exemple...
Ils viennent d'en rénover 50, et ceux qui sont conservés dans le désert de Mojave, sont destinés à servir de fournitures de pièces détachées, car, il n'est pas question de relancer la chaîne de production pour cet avion, considéré comme trop couteux à l'utilisation, par les Américains eux-mêmes !!

Répondre

Castel Ⓞ 17 novembre 2021 à 22:29

Les Britishs en possèdent 8, maintenant qu'ils ont fait le plein en A400m, ils pourraient peut-être en rétrocéder deux ou trois à l'Europe

Répondre

pierrequiroule Ⓞ 17 novembre 2021 à 13:32

En effet , pourquoi utiliser (après améliorations mineures) ce qui existe déjà (A380) alors que l'on peut dépenser plus d'argent ! De plus nos « amis » préparent déjà tous les arguments contre .

Répondre

R2D2 Ⓞ 17 novembre 2021 à 14:47

L'option A380 a déjà été regardée: l'A380 tel qu'il est actuellement ne permet pas de transporter autre chose que des passagers. Donc d'acheter des A380 pour une bouchée de pain (vu que les compagnies aériennes les envoi à la casse en ce moment...) n'est pas une option.
Et la chaîne d'A380 va bientôt se fermer si elle n'a déjà pas commencé.

Répondre

yakafokon Ⓞ 17 novembre 2021 à 13:32

[Paramètres cookies](#)

En espérant que l'Europe saura profiter du savoir faire d' Antonov.

Répondre

pmpm @ 17 novembre 2021 à 13:34

Et pourquoi ne pas reprendre le projet A380-800F avec les A380 disponibles sur le marché d'occasion ? un programme totalement nouveau pour un nombre forcément réduit d'appareils serait financièrement ruineux .

Répondre

Fralipolipi @ 17 novembre 2021 à 14:55

@pmpm

Les avions civils – ailes basses – ne sont pas du tout adaptés à ces missions militaires.

.

Sans parler de terrain sommaire, ni de charges volumineuses ni très lourde unitairement, vous noterez que seuls des avions de type A400M, C17 et C5 Galaxy (ailes hautes) ont été envoyés pour les récentes évacuations à Kaboul, qui est pourtant un aéroport international avec longue piste en dur et équipements ad-hoc pour des Airbus et Boeing civils, et pour ne charger pourtant que des passagers (et non des blindés ou hélicoptères).

.

Pas un avion civil envoyé pour cela ! Dites vous qu'il y a bien des raisons très concrètes derrière cela.

.

Alors pour ce qui est de faire atterrir un appareil lourd sur piste sommaire, sinon une piste bétonnée, mais un peu courte, et avec très peu ou aucun équipement d'assistance sur site ... il n'y a vraiment plus le choix ... exit l'A380, conçu pour les seuls grands aéroports internationaux civils.

.

De surcroît, vous les logeriez comment vos blindés de 25 à 60 tonnes dans l'A380 ?

Croyez vous que les ponts de l'A380 ont été conçus pour soutenir des charges de telles densités ?

La réponse est Non, certainement pas.

[Paramètres cookies](#)

Et comment allez vous intégrer des rampes de chargement/déchargement autonome à bord de cet A380, ... toujours pour des charges de 25 à 60 tonnes (en l'occurrence, vaudrait mieux du 70 à 80 tonnes si l'on souhaite pouvoir intégrer un char Leclerc en chargement ... ce qui est vraiment une nécessité dans le cahier des charges!) ? D'autant que votre rampe va être très longue et très haute perchée (vue la hauteur sur pattes d'un avion civil ailes basses).

.
Non, il faut vraiment oublier l'option d'un ré-usage de l'A380, ou d'un quelconque autre avion civil (ailes basses).
C'est tout sauf une bonne idée pour du Cargo militaire.

Répondre

Plusdepognon © 17 novembre 2021 à 13:39

Les Antonov-124 sont de toutes les opérations militaires françaises, on l'a vu pour l'évacuation des matériels du théâtre afghan en 2012, comme partout ailleurs depuis...

https://www.challenges.fr/entreprise/defense/transport-militaire-l-incroyable-dependance-russe-de-la-france_463147

<http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2012/02/07/chers-antonov-124-que-faire-sans-vous-pour-rapatrier-le-mate.html>

<https://www.air-cosmos.com/article/dfense-la-ractivit-des-forces-spciales-teste-en-cte-divoire-24559>

D'où certaines déclarations lyriques...

<https://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/opinion-transport-strategique-la-france-entend-desormais-se-passer-des-gros-porteurs-de-lest-1301379>

Avec un courtier français, s'il vous plait...

https://www.challenges.fr/entreprise/defense/avico-fournira-les-gros-porteurs-antonov-a-l-armee-francaise_697940

Et une situation gênante :

<https://www.intelligenceonline.fr/grands-contrats/2021/06/22/l-affretement-des-antonov-pour-les-armees-point-aveugle-de-la-dgse-et-de-la-drds,109674233-art>

Avec l'évacuation des matériels militaires des pays coalisés en Afghanistan, on a pu voir que le ballet des Antonov-124 n'est pas une dépendance spécifiquement française :

<https://www.intelligenceonline.fr/grands-contrats/2021/07/01/les-affreteurs-chapman-freeborn-et-air-partner-assurent-la-retraite-britannique-d-afghanistan,109676428-art>

<https://fr.detr.us/2021/05/18/retrait-dafghanistan-ce-geant-sovietique-vole-la-bundeswehr/>

Même dans le civil, ces géants des airs sont au coeur du vrai pouvoir, celui qui bouge les lignes des équilibres mondiaux :

<https://www.air-cosmos.com/article/les-antonov-124-au-coeur-de-la-guerre-minire-24518>

Répondre

Plusdepognon © 17 novembre 2021 à 13:44

On parle d'étudier cette capacité depuis un an et demi...

<https://www.forcesoperations.com/une-etude-de-la-dga-sur-le-transport-strategique-hors-gabarit/>

Répondre

Fralipolipi © 17 novembre 2021 à 15:35

@Plusdepognon

Alors que le UK dispose d'une flotte enviable de transports

stratégique/tactique de 7 C17

Globemaster (+ 20 A400M sur les 25 commandés),

il est intéressant de remarquer que nos alliés d'outre-Manche font qd même appel à la sous-traitance aérienne slave, avec force Antonov, pour leur évacuation de matériels depuis Kaboul (faut dire que le planning a été court).

... il se pourrait bien que même le C17 ne soit pas l'alpha et l'omega, en tous les cas pas avec 7 exemplaires en dotation.

.

En parallèle, nous savons bien que notre besoin premier concerne un gabarit supérieur à celui du C17 ... plutôt du niveau des An124 et C5.

Répondre

Plusdepognon

© 17 novembre 2021 à 20:09

Paramètres cookies

@ Fralipolipi

La seule question qui se pose,
c'est est-ce que nous continuons
à jouer à Fort Saganne ou
sommes-nous expulser vers la
sortie ?

<https://www.nouvelobs.com/monde/20210715.OBS46548/afghanistan-mali-la-fin-des-interventions-militaires-externes.html>

Parce que derrière tous les beaux
discours, c'est cela qui se passe
depuis l'opération Torch...

<https://www.marianne.net/monde/afrique/russes-americaains-chinois-ils-veulent-virer-la-france-dafrique>

https://www.herodote.net/8_novembre_1942-evenement-19421108.php

Répondre

Plusdepognon

© 17 novembre 2021 à 20:19

Car les (ir)responsables
français ont donné il y a
bien longtemps, si ce
n'était pas déjà des
Rastignac sponsorisés, les
manettes à certains
capitaines d'industrie qui
ont fait et défait les
gouvernements et pas
qu'en Afrique...

Et dans ce domaine,
touchant au vrai Pouvoir,
il n'y a pas de fumée sans
feu :

https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/10/15/bollere-pret-a-vendre-ses-activites-logistiques-en-afrique_6098484_3234.html

<https://www.lefigaro.fr/societes/totalenergies-et-amazon-signent-un-accord-d-aide-mutuelle-20210729>

Ce petit gars, bien
qu'étant affilié est
intéressant à suivre sur
Twitter...

<https://mobile.twitter.com/SamRamani2/status/1459223861120090116>

Répondre

Misère mais qu' ils sont cons....

Mézigue qui ne suis face à tous ces mastodontes d' intelligence et de diplômes super-qualifiés (et vachement bien payés !) qu' une simple truffe , avait déjà émis dès la fin des années 1990 , l' idée d' acquérir du C-17 GLOBEMASTER III qui depuis tout ce temps nous aurait non seulement permis de résoudre ce « nouveau » problème qui promet de coûter bonbon , mais de surcroît de n' être dépendants de personne .

À condition , cela tombe sous le sens , d' « acheter » , non de « louer » ou alors pendant une brève période tel que l' on fait les Anglais qui à ce jour de mémoire en possèdent 8 ou peut-être 7 .

Alors , à la rigueur , très vite nous aurions pu nous lancer dans le développement d' une « famille » A400M avec par exemple celui qui apparemment va sous peu pointer le bout de son radôme , un A200M plus adapté au transport tactique , l'A400M que nous connaissons , puis une sorte d' A400M façon BÉLOUGA XL , soit un avion offrant beaucoup plus de capacité de transport à la soute plus grande et volumineuse.....

Mettons 90 à 100 tonnes de fret voire plus réparties dans une soute une demie fois plus importante.....

Mais bon , pour cela , encore eut-il fallu une vision stratégique à long terme ; sauf qu' en cette fin de dixième décennie du XXème siècle , l' humeur générale des plus puissants pays Européens était loin de tout ça .

Après , évidemment , la question aurait porté sur la faisabilité d' un tel avion réalisé à partir d' une base A400M ; perso , vu l' avion que c' est , j' ai un doute.....

D' où le fait d' être si chaud partisan du C-17 à la fois rapide et très performant capable de vols très longs tout en pouvant opérer à partir de terrains plutôt « rudimentaires ».....hélas plus en production depuis 2015.....mais qui en gros était pur militaire et correspondait aux dimensions de cette espèce de SUPER A400M dont désormais le besoin se fait autant sentir.....

Si nous avions pu en aligner au moins 5 ou pourquoi pas une dizaine.....

Par conséquent , de quoi notre industrie va être amené à donner naissance ?

Ne pas perdre de vue que , que ce soit concernant l'A400M comme le C-17 , ce sont des avions qui peuvent coûter très cher jusqu' à engendrer de gros surcoûts de développement ; or , la période actuelle ne me paraît guère être à l' euphorie.....

Et si pour tout arranger , entre partenaires UE ça se dispute ou que ça se déchire.....

Bref , affaire à suivre.....

Répondre

bandit @ 17 novembre 2021 à 13:45

Ca serais encore une « A400 M » qui va couter trop cher et qui va jamais voler.

c'était tellement plus simple d'investir chez Antonov et produire chez eux AN-124-Fr pour besoin de l' AA.

Répondre

Maxx @ 17 novembre 2021 à 13:46

Vu la réactivité européenne, le premier vol ne doit pas être attendu avant 2050...

Répondre

Durandal @ 17 novembre 2021 à 13:47

Et faites en un sans trop de gadgets inutiles, un truc fiable qui vol, 24/24 7/7

Ou bien encore une fois, un avion modulaire.

Répondre

Mat49 @ 17 novembre 2021 à 13:50

Bonne nouvelle. Donc là on tire les leçons du passé: un maître d'oeuvre unique, Airbus, qui fait un avion sans rupture technologique inutile, et de fortes commandes des pays partenaires. Le maître d'oeuvre choisit ses sous traitants parmi les pays partenaires sans interference politique.

En gros on prend la manière dont a été mené l'A4400M, le Tigre et le NH90 et on fait tout l'invers, notamment en mettant de l'argent sur la table chaque année pour ne pas étaler le calendrier comme lors des dérives des autres programmes.

A la fin l'AAE prend les appareils existants sur le marché, et cet avion, et elle fait une compétition.

Répondre

Patatra @ 17 novembre 2021 à 14:00

[Paramètres cookies](#)

Il me semble qu'une démarche commune s'est engagé au niveau de l'OTAN autour de quelques C17 Globemaster, non ?

Répondre

Phil ☉ 17 novembre 2021 à 14:03

Encore un projet pharaonique au coût démentiel qui va foirer, car les 3/4 des acteurs vont quitter le projet en route, restera la France avec peut-être un autre pays, et tous nos fameux alliés européens se tourneront vers les us. C'est FouPouDav.

Répondre

R2D2 ☉ 17 novembre 2021 à 14:04

» Aussi, faudra-t-il sans doute développer un nouvel avion »
A600M ou A800M?

« Une place existe certainement pour un avion européen de transport lourd volumineux »

Je me demande bien comment la R&D de ce nouvel avion pourra être rentabilisé au vu du peu d'exemplaires nécessaires.

Oui, je doute fortement des besoins en projection de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la République Tchèque et ... de la Slovénie 😊

Si on reprend le cas de l'A400M qui navigue dans une catégorie plus classique et plus accessible on ne peut pas dire qu'il soit un grand succès à l'international....

L'idéal serait un AN-124 occidentalisé: pour le cockpit & électronique pas de souci on pourrait tout reprendre de l'A400M (comme ça une formation à faire au sein des armées de l'air sur le principe de la gamme Airbus). Et pour les moteurs cela devrait aussi passer quand on voit les moteurs sur les derniers Airbus.

Répondre

oryzons ☉ 17 novembre 2021 à 16:58

Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ??

A350F.

Avion cargo civil lancé cette année.

Première commande civile au salon de Dubaï par un loueur... américain ! + de 9500 km avec un payload de 109 t.

Pas de R&D juste quelques adaptations pour les besoins militaires : au lieu d'être optimisé pour le chargement de palettes de frets commercial, adaptation

du pont pour chargement de matériels.
Pas de nouvelles lignes de prod.

En clair, on arrête les usines à gaz type A400M et on repart sur l'exemple de ce qui marche : A330 MRTT.

On arrête la gabegie à la mode Pentagone où on se fait plaisir sur les specs en se disant qu'on a le budget pour obtenir un avion sur mesure et à la place on fait malin et efficace en adaptant ce qui fonctionne déjà pour un résultat proche si ce n'est supérieur.

Répondre

Jean-Michel

🕒 17 novembre 2021 à 19:09

Il n'est pas certain que l'on puisse embarquer un Griffon (même en dégonflant les pneus) ou un NH90 dans un A350F (ou un A380). Les équipements ont pris de la hauteur ces dernières années.

Et les autres armées voudraient sans doute transporter des hélicoptères lourds genre CH47 encore plus haut.

Répondre

R2D2 🕒 17 novembre 2021 à 21:38

Je ne vois pas bien comment faire rentrer des Griffons, des Servals ou des Jaguars (et je ne parle pas des Leclercs) dans un A350F avec un simple « Pas de R&D juste quelques adaptations pour les besoins militaires ».

Et je ne parle même pas des hélicoptères ^^

Un AN-124 (capable de faire du roll on roll off, avec un portique intégré à la soute, capacité d'abaisser le plancher pour faciliter les chargements... bref complètement indépendant des installations aéroportuaires) cela sert justement à transporter ce qu'un A330MRTT ou un A350F ne peut pas emporter... car pas conçu pour.

Je suis pour les solutions simples mais il ne faudrait pas non plus

croire que tout va se régler avec un coup de cutter dans le fuselage d'un Airbus.

Répondre

LEONARD @ 17 novembre 2021 à 14:04

Projet dont la probabilité de réalisation est infime:

En préalable, deux options:

Soit c'est pour transporter du militaire lourd hors gabarit, et alors le gabarit c'est celui du MGCS, avec plancher renforcé, train d'atterrissage abaissable et rampe avant, soit c'est de la palettisation, et du 747 civil fait l'affaire.

Partons sur un projet militaire type C5/AN 124, qui sont des avions en fin de vie.

D'abord, le matériel standard européen de base, c'est l'A400M, donc, la justification d'un nouvel avion, c'est à minima:

- 2 fois plus de charge utile (100T)
- 2 fois plus de volume (MGCS)
- 2 fois plus d'autonomie (12 000km en autonomie)

Sinon,; mieux vaut augmenter le nombre d'A400M. (pour mémoire, l'utilisation massive d'Antonov était pour une grande partie due à la pénurie d'A400M, or, ils arrivent et on en aura (en théorie), 50 dans 10 ans, quand ce nouvel avion sortira).

Ensuite, les besoins ops européens. Bon, en dehors de la France et de la G.B, qui ont des bases disséminées dans le monde qu'il faut ravitailler et des ambitions interventionnistes, aucun autre européen n'a ce genre d'exigences. Bref, les pays mentionnés sont là pour participer au projet et en ramasser des contreparties industrielles, mais n'ont aucun besoin opérationnel déclaré à ce jour. (pour l'Allemagne, ça peut évoluer, qui sait ?).

Donc, c'est quoi le marché ?

En Europe, France (10/12), G.B (éventuellement 10/12), Allemagne 10/12 (mais pour quoi faire ?), et c'est à peu près tout.

USA/Russie/Chine, gros besoins, mais réalisations internes (sauf peut-être la Russie). Reste du monde: quelques exemplaires, par ci, par là, pour la gloriole de ceux qui pourront se les offrir (sauf peut-être la Turquie, mais qui a envie d'eux comme partenaires)

Au total, deux douzaines d'exemplaires, et encore.

Bref, subvention déguisée aux bureaux d'étude Airbus D-A.

Répondre

PK ☉ 17 novembre 2021 à 19:51

« A400M, or, ils arrivent et on en aura (en théorie), 50 dans 10 ans, »

LOL. Rendez-vous dans 10 ans pour compter, mais je ne suis pas trop inquiet...

Répondre

vrai_chasseur ☉ 17 novembre 2021 à 21:18

@LEONARD

Le 'hors gabarit' (OOG pour Out Of Gauge) est tout ce qui dépasse la taille et le poids max d'un container standard (jauge internationale 20/40 pieds en fret maritime)

Ce n'est pas forcément que du matériel militaire, on trouve de tout : génie civil (grosses pelleteuses, bulldozers, grues de chantier autotractées, groupes électrogènes, systèmes de filtration d'eau potable etc), logistique aéroportuaire (le transbordeur de palettes utilisé par l'armée de l'air pour charger/décharger les A400m est lui-même un engin hors-gabarit, qu'il faut bien acheminer sur place avant), matériel médical (bloc chirurgie, scanner + son groupe, etc) – la liste du hors-gabarit est longue.

Et tout cela sert à une armée en campagne.

Dans un pays enclavé et montagneux comme l'Afgha, il n'y a pas eu d'autre moyen que le ferry aérien.

Enfin, pour la petite histoire, un rapport d'enquête parlementaire britannique de la session 2019 avait identifié après enquête que la totalité des wagons ferroviaires plateaux capables de porter un char en Europe, appartient à des sociétés privées. La dépendance complète au secteur privé, passe encore, on peut affréter voire réquisitionner. Mais surtout, en pleine charge, ils ne passeraient sur au moins 40% des ponts de chemin de fer en Europe en raison du

poids ... Bon, on va dire pudiquement que les grands chefs sont conscients du problème et se cherchent des gros porteurs.

Répondre

Monbars @ 17 novembre 2021 à 14:15

Il serait temps ! On découvre subitement notre dépendance stratégique en faisant appel aux Antonov... Quant au lourd, puisque l'on en parle.. A quand des hélicos lourds ?

Répondre

Fralipolipi @ 17 novembre 2021 à 14:21

... Enfin ... !!!

.

Il faudra éviter de sortir un cahier des charges intenable. Sachons nous contenter du basique (du volume et tonnage cargo, et du rayon d'action).

.

Il faudra aussi ouvrir le sujet au Civil (notamment pour permettre un allongement de série, synonyme de baisse de prix unitaire), car un tel avion Cargo peut intéresser aussi dans le civil, et même facilement.

.

Entlk, Airbus a toutes les compétences pour faire un tel avion très rapidement !!!

.

Naturellement, ce type d'avion « non armé » peut très facilement être une clé de voûte d'un régiment aérien « européen » ... petit clin d'oeil à nos politiques qui vont prendre la présidence de l'UE bientôt ... Voilà un beau projet à porter et qui pourrait être très concret, en même temps que très utile.

Répondre

William @ 17 novembre 2021 à 14:22

Peut-être un A-800M

Répondre

oryzons @ 17 novembre 2021 à 16:39

Non.

A350F retouché pour les besoins militaires.

Répondre

Lothringer @ 17 novembre 2021 à 21:11

Non, regardez la photo de cet article. Un hélicoptère n'entrera pas dans la carlingue d'un A350F.

Il faut un A600M (6 turbopropulseurs) ou A800M (8 turbopropulseurs) reprenant les moteurs du A400M pour faire des économies d'échelles. Après quelques premières années poussives, les moteurs du A400M deviennent progressivement fiables.

Airbus utilisera le savoir-faire acquis sur l'A400M pour faire un plus gros, et capable de décoller/atterrir sur terrain court et mauvais comme l'A400M, ce qu'un A350F ne pourra jamais faire.

On parle de matériel de guerre, pas d'un avion cargo avec de la peinture treillis pour faire joli.

De toutes façons les décisions sont politiques. Donc on parle d'une Arlésienne.

Répondre

Rival Sons © 17 novembre 2021 à 14:27

Oh mais c'est très simple: en plus du duo A330MRTT/A400, il faut arrêter de mettre à la casse les Airbus A380 existants et en faire des sortes d'A380 MRTT tri ponts (2 pour les palettes, conteneurs et autres bulk – un pour les passagers et medevacs, prévoir un système autonome de déchargement)! Et concevoir un double AN 124 moderne de 80 (bi-réacteurs) et 150t (quadri-réacteurs) genre C17. Comme nous devrions faire un A200 bi-propulseurs de 20t, pour arrêter d'acheter des C130 J. Concevoir un A321 MRTT xlr (en complément des A200 pour éviter de sur utiliser les A330). Revigorer le duo ATR42/72 – C235/295 (les classes 5 et 10t en ravitailleur pour hélicos – le C27J est trop lié au C130J), et envisager sérieusement un successeur au C212/Do228/M28 en corrélation avec les PC12 ou TBM/Kodiak. Et là, éventuellement, nous pourrions envisager d'avoir une flotte logistique pertinente si le nombre y est.

Répondre

Souvenirs d'Asie Centrale Soviétique

© 17 novembre 2021 à 14:27

Voilà en fin une nouvelle cohérente qui arrive tardivement mais qui arrive !

Ce qui es fou c'est cette inertie en ce domaine au niveau des décideurs quand on se veut (France) le « bras armé de l'UE » ...

Répondre

Guig @ 17 novembre 2021 à 14:30

Ça aurait pu être une bonne occase de faire bosser les Ukrainiens, et d'éviter que leur savoir faire soit récupéré par des puissances malintentionnées.

Répondre

Plusdepognon @ 17 novembre 2021 à 20:22

@ Guig

Les USA ont choisi la Turquie, un allié fiable qui pourra ainsi considérablement s'améliorer en hélicoptères et en missiles...

<https://www.meta-defense.fr/2021/04/15/lindustrie-turque-pourrait-acquerir-50-du-motoriste-ukrainien-motor-sich/>

De rien...

Répondre

Auguste @ 17 novembre 2021 à 14:31

« La participation d'un état tiers (hors UE) n'est pas exclue ».Bref, pour ne pas être dépendants d'un pays,on se rend dépendants d'un autre.L'UE dans toute sa splendeur. Le projet a quand même un côté positif: entre études,tours de tables,on pourra se faire un peu de gras avec le financement de l'UE.

Répondre

Dupond avec un d @ 17 novembre 2021 à 14:34

Transport aérien hors gabarit , en France on sait faire..... ADP, Bouygues et Air Liquide sont dans le capital de l'entreprise Flying Whales, située à Suresnes (Hauts-de-Seine).... Flying Whales en plus vol stationnaire, charges hors gabarit et jusqu'à 160 tonnes.

On vous dépose le gros paquet n'importe où sur le planète

Répondre

Auguste @ 17 novembre 2021 à 16:05

« On vous dépose le gros paquet n'importe où »: par beau temps, et en combien de temps?.Sans compter qu'un manpad aura tout son temps pour faire un trou dans le bigorneau et le

transformer, avec ses 160T. en tas de ferraille.

Répondre

Félix GARCIA © 17 novembre 2021 à 14:39

« Nein nein nein nein nein nein ! »

<https://www.youtube.com/watch?v=xoMgnJDXd3k>

L'UE ferme les yeux sur la ségrégation des non-vaccinés en Autriche et Lettonie

https://www.youtube.com/watch?v=c_1ZX35FP10

Le chef du parti FPÖ appelle à une « mégamanifestation » le 20 novembre à Vienne. Le Pdt du SYNDICAT DES FORCES ARMÉES vient de s'y associer pour «défendre les droits et libertés fondamentaux».

Il précise que «tout le monde» pourra manifester, même en cas de confinement !

Le syndicat de la police a précisé qu'il n'obéira pas à l'obligation de contrôle imposé par le ministre de l'Intérieur.

L'Union des Forces armées autrichiennes annonce qu'elles participeront à la mégamanifestation de Vienne.

Selon les médias autrichiens, le gouvernement est paniqué.

La Commission européenne ne dit rien

Les médias français n'en disent pas un mot non plus. Ils préfèrent donner la parole 24/24 à

:

@ZemmourEric, le pantin de l'Union européenne et pro-confinement de Bolloré ou à @vpecresse et @xavierbertrand, qui ont annoncé qu'ils prendraient la même mesure qu'en Autriche !

https://twitter.com/UPR_Asselineau/status/1460880409055662083

« All Hail Britannia ! »

<https://www.youtube.com/watch?v=C-u59vXACT0>

Répondre

lym © 17 novembre 2021 à 17:15

L'Autriche semble pourtant bien décidée à contrôler et ce n'est ici pas nos médias français qui le disent:

<https://www.lematin.ch/story/la-riche-a-deploye-sa-police-du-virus-936595031484>

Et si les contrôles seront plus difficiles à faire que dans les rues vides d'un

confinement général, les prunes tapent tout de même fort.

Mais bon, au fond, quand on en arrive à des mesures pareilles mieux vaudrait rendre la vaccination obligatoire. Franchement, ne pas le faire amène plus de suspicion que cela n'en évite. De fait, sauf à se retrouver citoyen de seconde zone, on y est dans les faits obligé et la seule différence qui me vient à l'esprit relève, en cas d'effet secondaire, de la responsabilité individuelle d'une décision personnelle d'y être allé vs une responsabilité de l'état de vous y avoir envoyé! Forcément, on se demande alors si l'état a aussi confiance qu'il le dit dans les vaccins...

La motivation à ne pas obliger était sans doute de ne pas alimenter le complotisme, mais au final on se retrouve avec ces mesures corne-cul à même faire douter les esprits cartésiens!

On aurait aussi évité l'usine à gaz du pass sanitaire et sans doute plus largement remiser les masques qui nous emmerdent.

Là, on va commencer par oublier le retour aux sports d'hiver car il est hors de question de se taper cette merde dans ces circonstances et sortir son pass 20x par jour. On aurait mieux d'obliger à présenter 1 fois son pass pour acheter son forfait et de bloquer ouverte/démonter les ventilations des remontées fermées, seules problématiques et fermer les bars qui ont été les seuls clusters de montagne prouvés avec ce virus de lieux bondés et clos. Voir interdire les étrangers pour limiter le brassage et l'affluence. En somme, faire une saison à la Suisse qui l'hiver dernier a posé zéro problème avant même la vaccination.

Mais comme on est gouverné ici comme en Autriche par des émasculés, on va continuer dans les obligations indirectes et pass sanitaires débiles. Vraiment pas de quoi se réjouir, vacciné ou non.

Répondre

EchoDelta @ 17 novembre 2021 à 21:48

Pas de vaccination obligatoire car les gouvernants ne veulent pas porter le chapeau en cas de problème massif avec un vaccin qui reste en phase expérimentale. C'est bien pour cela qu'on fait signer une décharge avant de vacciner pour vous prévenir que le fabricant du vaccin ne peut être tenu pour responsable en cas de problème et que vous êtes conscient de vous faire vacciner avec votre assentiment avec un vaccin en phase expérimentale. Si on oblige on ne peut plus faire signer de décharge et de facto les gouvernants deviennent responsables des conséquences du vaccin avec les poursuites judiciaires éventuelles qui vont avec.

Répondre

Félix GARCIA

@ 17 novembre 2021 à 22:48

@lym @ EchoDelta

Pas de de vaccination obligatoire car sinon pas de « Pass », pas de « Pass » = pas de « Crédit Social » futur, pas de « Crédit Social » futur = pas de « Crédit Carbone » futur, pas de « Crédit Social + Crédit Carbone » futur = pas de contrôle total futur.

Et ça, c'est pas possible, ça, c'est pas acceptable ...

Répondre

Thaurac @ 17 novembre 2021 à 17:23

On se fout de la conspi!

Répondre

Félix GARCIA

@ 17 novembre 2021 à 22:49

De « la conspi » ?

Vos arguments sont de plus en plus convaincants dites-moi ...

Répondre

Fralipolipi @ 17 novembre 2021 à 14:40

[Paramètres cookies](#)

N'oublions pas qu' Airbus sait très bien faire du sur-mesure, de grand format à prix contraint ... pour peu qu'on ne lui demande de travailler à l'envers, façon A400M : Cf le Beluga XL, commandé à seulement 6 exemplaires.

<https://aircraft.airbus.com/en/aircraft/freighters/belugaxl>

Si l'on veut (vraiment), on peut !

Répondre

casanova @ 17 novembre 2021 à 15:19

sympa, le Beluga, mais il ne transporte que 50 tonnes de fret...

Répondre

oryzons @ 17 novembre 2021 à 16:49

A350F.

Avion cargo civil lancé cette année.

Première commande civile au salon de Dubaï par un loueur... américain !

+ de 9500 km avec un payload de 109 t.

De rien.

Répondre

Ioni @ 17 novembre 2021 à 17:58

Le beluga XL n'est pas un bon exemple puisque c'est un avion que Airbus a produit uniquement pour lui-même. Il est nécessaire pour la chaîne de production de l'A350.

Et puis même s'il est gros, il n'a qu'une capacité de fret de 51t ce qui n'est pas gênant vu qu'il ne sert qu'à transporter des morceaux d'avion.

Répondre

Fralipolipi @ 17 novembre 2021 à 19:24

@casanova, oryzons, Ioni

Vous n'avez pas compris.

Je n'ai pas évoqué le Beluga XL pour dire que c'était LA solution, car il est très loin de l'être => Cf mon post ci-dessus en réponse à « pmpm » : selon moi, aucune config « ailes basses » ne peut être la solution (pas même l'A350F).

.

Je n'évoque le sujet du Beluga XL, commandé à seulement 6 exemplaires, que pour dire que Airbus sait faire du développement R&D particulier,

pointu, et rapidement, sans consommer des dizaines d'années ni des milliards d'€. Il suffit de laisser faire leurs ingénieurs avant de les farcir de contraintes avec des cahier-des-charges abominables par leur manque de pragmatisme.

Répondre

tschok @ 17 novembre 2021 à 19:14

@Frali,

Oui, mais le Beluga, c'est de l'autoproduction: le constructeur de l'avion est son propre client/exploitant. C'est-à-dire que la contrainte de marge ne s'exprime pas du tout de la même façon.

Dans l'autoproduction, vous vous demandez si ce que vous faites va vous permettre de produire ce que vous vendez à un coût qui vous permet de marger. Ce n'est pas le Beluga qui marge, ce sont les avions dont il permet la production en transportant leurs éléments.

Dans ce système, le Beluga n'est qu'un facteur de production, dans la catégorie capital, sous-catégorie immobilisation corporelle.

Pour la définition du cahier des charges, c'est simple: l'avion est très spécifiquement dédié aux besoins de la production (transporter les éléments des sites de productions aux sites d'assemblage) et il ne sait à peu près rien faire d'autre. Mais il le fait très bien. Et ce besoin correspond au modèle économique historique d'Airbus.

Et il est dérivé d'un modèle déjà produit par Airbus. Il a juste une plus grosse carlingue et quelques équipements spécifiques.

Un avion cargo militaire hors gabarit, c'est autre chose, surtout s'il y a plusieurs pays dans la boucle. On n'est plus dans de l'autoproduction: vous avez alors une contrainte de marge qui s'exprime pleinement.

Si vous avez des coûts fixes de départ (R&D + investissements de production, c'est-à-dire la chaîne de fabrication) qui sont de x et qu'en sortie vous n'avez que, mettons, 15 avions commandés, ça vous fait $x/15$ comme base de marge. Et si vous avez une commande de 30 avions, ça vous fait $x/30$.

On voit bien la contrainte de marge, là, non?

Répondre

lym © 17 novembre 2021 à 15:00

L'A380 Freight avait été lâché par Fedex car il était trop bas de plafond: L'avion peut paraître de dehors offrir un bon volume, mais c'est en 2 ponts... L'oiseau a été conçu pour transporter des pax, pas du volume.

Y'a bien les Beluga XL qu'Airbus a conçu pour son propre usage, mais c'est alors à l'inverse fait pour du volume et pas du lourd!

En prime, on voit mal un avion à réaction à voilure basse s'aventurer sur des pistes pas toujours bien nettes.

C'est dommage, surtout avec tous ces A380 mis au rebut de manière anticipée, mais je doute qu'il ait été un si bon candidat.

Répondre

HMX © 17 novembre 2021 à 15:24

Pour une fois, voici un projet où une coopération sous l'égide de l'UE apportera une véritable plus value. Précisément parce qu'aucun Etat européen n'a les capacités financières pour développer seul un avion de transport stratégique.

Par pessimisme, habitude, ou expérience, on a toutefois du mal à imaginer que ce projet accouchera d'un équivalent européen de l'An124... dans un souci de réalisme, donc si on exclut la conception d'un nouvel appareil en partant de zéro, voici quelques pistes à creuser :

1/ Racheter à vil prix les A380 dont toutes les compagnies aériennes sont en train de se séparer. 250 appareils étaient en exploitation, et plus aucune compagnie aérienne n'en veut. Il y a donc des affaires à faire, avec des appareils ayant encore du potentiel, et un stock de pièces détachées permettant de voir venir. Certains exemplaires pourraient être conservés en l'état, pour du transport de

troupes (800 passagers d'un seul coup, tout de même...). Mais pour l'essentiel, il s'agirait de travailler avec Airbus à un projet de conversion en fret militaire pour les exemplaires ainsi achetés. Bien sûr, le résultat sera un compromis, et ne remplacera pas un An-124 ou un C5 Galaxy conçus nativement pour du transport stratégique, notamment s'il devait s'avérer qu'il est structurellement et financièrement inconcevable de « greffer » une rampe cargo arrière à l'A380. Mais néanmoins, même avec des limitations, transporter 150 tonnes de fret à 15 000km ouvrirait bien des perspectives. Surtout si le coût et la durée de transformation des A380 par Airbus reste contenu.

2/ Associer l'Ukraine et Antonov au projet européen (ça tombe bien, puisque la possibilité d'inviter un Etat tiers est expressément prévue !), et travailler sur la base d'un An124-100M avec une avionique et des moteurs occidentalisés. Cette coopération serait très opportune, tant sur le plan industriel que politique et stratégique, en arrimant l'Ukraine à l'UE et face à la Russie. On pourrait ainsi imaginer que la cellule reste produite en Ukraine par Antonov, mais avec une avionique au goût du jour fournie dans le cadre d'une coopération avec Airbus, et une motorisation par un Trent 7000 ou un GenX, tous deux bien plus performants et économes que les antiquités D18T qui équipent l'An-124. A la clé, une véritable solution de transport stratégique éprouvée (contrairement au « bricolage » d'A380 évoqué ci-dessus, qui reste néanmoins une idée intéressante), et accessoirement de réelles perspectives commerciales en l'absence de nouvel avion concurrent sur ce secteur.

3/ Quitte à tomber dans le hors sujet, laisser tomber la piste d'un avion de transport stratégique « classique », et travailler sur des solutions innovantes : transport stratégique de fret par de grands dirigeables, plus lents qu'un avion, mais avec une capacité d'emport potentiellement très importante et un domaine d'application dépassant le seul fret militaire. Ou encore la solution de l'Ekranoplan, ou plus exactement d'un avion mixte, ayant la possibilité de décoller et de voler « normalement » au dessus des terres, mais capable au cours du même vol d'utiliser

l'effet de sol propres aux Ekranoplan pour traverser les océans et amerrir comme un hydravion. Sur le papier, cette dernière solution cocherait toutes les cases : rapidité, distance franchissable, capacité d'emport. Mais pour un coût et une durée de développement probablement hors de portée (et surtout de volonté...) des Etats européens.

Répondre

Polymères © 17 novembre 2021 à 15:25

L'avantage c'est qu'un tel avion n'aura pas de besoins tactiques, l'A400M étant suffisant. Ce ne sera donc pas un programme comme le C-17 mais un avion pour la logistique et uniquement la logistique.

Cela enlèvera de facto diverses contraintes dans le développement et ou l'option du savoir-faire déjà acquis pourra être mis en œuvre, ce sera essentiellement une structure différente ou modifiée.

Ce potentiel avion se glisserait dans un marché vide et pourrait parfaitement éclipser l'An124 qui arrive en fin de vie de par son âge mais aussi les tensions entre l'Ukraine et la Russie qui le prive de perspectives pour durer où renaître (les russes lui cherche un successeur national).

Du côté américain c'est aussi le vide aucun programme en cours et leur flotte a le défaut de ses avantages, celui d'un C-130 trop petit qui nécessitera de refaire un C-17 bis, c'est à dire un avion stratégique pas trop gros avec des capacités tactiques.

Quant à un successeur du C5 j'ai des doutes.

Au delà de l'aspect militaire il faut penser dès à présent à concevoir l'aspect du marché civil. Non pas qu'il est demandeur de tels avions, mais demandeurs de tels services. Mettre à disposition des avions pour faire des navettes au profit du privé est essentiel. Dans les armées le besoin de tels avions n'est pas quotidien, ils risquent de rester souvent de côté. Une flotte qui deviendrait coûteuse à rentabiliser. Les russes faisaient pareil avec leurs An-124.

A défaut même d'avoir des avions dans les armées, la création d'une société européenne pour le transport stratégique avec des droits aux Etats partenaires qui répondrait présent au besoin n'est pas con non plus.

Répondre

Paramètres cookies

oryzons Ⓞ 17 novembre 2021 à 22:22

Comme déjà dit :

A350F lancé cette année.

109t de frets sur +9500km.

Pas d'investissement démesurés ni en R&D ni en mise en place industrielle.

Pas de négociations à rallonge sur la répartition de charge.

On reproduit ce qui a marché pour l'A330 MRTT et non l'usine à gaz A400M.

Il va juste y avoir une étude pour comprendre ce qui est nécessaire pour le « militariser » et si cela répond aux différents besoins.

Et pouf! une grosse commande conjointe des Européens pour donner un coup de pouce Défense « à l'américaine » à Airbus pour pénétrer le dernier bastion Boeing. Pile au moment où l'A350F sera certifié (2025) alors que son futur concurrent 777XF est englué dans les difficultés du 777X et qu'il ne pourra pas postuler...

Répondre

beber Ⓞ 17 novembre 2021 à 15:28

Si jamais on avait un appareil de ce type a dispo, ca serait pas mieux de faire ca au sein d'une structure commercial un peu comme les compagnies ukrainienne et russe parce que en Europe a part l'armée française je vois qui peut vraiment avoir un telle besoin en permanence ?

Parce que si c'est pour fabriquer 5 avion ca risque de couter chère et je vois absolument pas un A380 faire ce job

Répondre

Raymond75 Ⓞ 17 novembre 2021 à 15:37

Construire un Antonov sous licence, ce serait déshonorant bien sûr. Vite, une nouvelle collaboration européenne, qui a fait ses preuves dans le domaine militaire. Dans le domaine civil, Airbus est une réussite, car les compagnies aériennes savent imposer un cahier des charges qui correspond à leurs besoins (cf le projet du A350, qui a été remanié sous la pression de celles ci, et qui est une réussite°.

Répondre

Jack2 Ⓞ 17 novembre 2021 à 15:38

[Paramètres cookies](#)

Airbus rachète Antonov et roule ma poule.

Répondre

Stéphane Leroy @ 17 novembre 2021 à 15:48

Je suggère de refaire le coup du SCAF, mais en utilisant uniquement le point de vue Allemand...

Avec Airbus qui donnerait à Dassault tout son savoir faire dans un domaine qu'il maîtrise plus que le partenaire...

Ironie à part, tout le monde se tourne logiquement vers Airbus pour un gros porteur...

C'est normal qu'on regarde vers le spécialiste en Europe pour un chasseur...

Donc, on laisse D'assaut sur le NGF, et Airbus continue à faire ce qu'il sait faire...

Répondre

Vinz @ 17 novembre 2021 à 16:08

Pas oublier aussi le Strategic Airlift Capability, moyen mutualisé de transport stratégique de l'OTAN, qui opère 3 C-17. Rien n'empêche la France et l'Allemagne d'y prendre part.

Ensuite on voudrait transporter quoi qui serait hors gabarit A400M, et surtout où ?

Répondre

Sylvain @ 17 novembre 2021 à 16:38

Il serait temps, et pourquoi pas en coopération avec Antonov qui a un vrai savoir faire sur le sujet (cela éviterait de devoir faire 15 ans d'études de conception). Et tant qu'à faire, puisqu'on parle de « gros porteur », la même chose pour un hélicoptère de transport lourd serait aussi le bienvenu.

Répondre

Greg @ 17 novembre 2021 à 16:39

Trop peu d'avions et qui seront chers.

Quant à Airbus dans le domaine militaire : retards, surcoûts, capacités des appareils non complètes à la mise en service et dispo à chier. Non merci.

Répondre

xavier 37 @ 17 novembre 2021 à 16:49

ANTONOV avait un 2e « Antonov An-225 Mriya » en cours d'assemblage dans les années 90. et jamais finalisé.

Il pourrait peut être terminé et modernisé (moteurs + avionique) ?

Voilà c'est réglé.... pour un coucou.

[Paramètres cookies](#)

Répondre

Fralipolipi © 17 novembre 2021 à 19:27

Désolé, mais les Chinois y ont pensé avant vous/nous.

<https://www.usinenouvelle.com/article/la-production-du-mythique-cargo-antonov-an-225-relancee-pour-la-chine.N433757>

.
et puis un avion unique, si grand et capable soit-il, ne saurait suffire seul.

Répondre

beber © 17 novembre 2021 à 20:48

Pour les chinois.... Antonov va le finir apres la production part en Chine, par contre je sais absolument pas ou ca en est

Répondre

farragut © 17 novembre 2021 à 17:02

Question iconoclaste: « Pourquoi, avec un tel forcing sur le F-35A, les USA ne font-ils pas la même chose pour les avions de transport stratégiques, histoire de transporter facilement les moteurs F-135 de rechange de ces même F-35A ? »

—

Si les avionneurs US ont fermé les chaînes de production des C-5 Galaxy et des C-17 Globemaster, est-ce parce que l'USAF n'a plus besoin de déplacer « par avion » des gros morceaux ? Cela ne vous rappelle par l'arrêt des vols de SR-71 ou de F-117A ?

—

Pour info, les « Black Triangle » sont identifiés comme TR-3B dans « l'inventaire » de la Space Force, et ne s'embarrassent pas de considérations aérodynamiques pour « voler ». Idem pour la version « rectangulaire » Flying Rectangles...

<https://exopolitics.org/jp-articles-photos-videos/>

Pour faire la même chose en Europe (sachant que c'est l'opération Paperclip qui a récupérés les travaux menés par la Société Vril et ensuite financés par les Nazis!), il faudrait que les avionneurs « acceptent » de mettre des générateurs d'antigravité sur leurs engins, ce qui est bien entendu « impossible » dans la formulation actuelle des théories scientifiques en vigueur.

Dire que c'est le français Descartes qui le

Paramètres cookies

premier, avait envisagé que le « vide » était composé de « tourbillons » (de ce que l'on appelait pas encore « éther »)...

Les gens des Skunk Works de LM doivent bien se marrer, à voir toutes les nations européennes financer leurs programmes d'engins pour la Space Force ! 😊

<https://exopolitics.org/trump-signs-space-force-act/>

Répondre

ObservateurLointain © 17 novembre 2021 à 17:10

A tous ceux qui veulent utiliser des A350 ou A380 pour faire du transport stratégique: oubliez cela.

Un avion de transport stratégique doit impérativement:

- avoir un fuselage et un plancher robustes pour charger du matériel lourd et compact(chars de combat, etc)
- être capable de charger et décharger sans assistance extérieure (aéroport « non coopératif », ou dévasté et dont les infrastructures et les moyens de chargement/déchargement sont détruits.

Cela impose: 2 rampes d'accès, qui doivent être le plus légères, et donc le plus courtes possible.

Ce qui a son tour impose: un train court (ce qui lui confère aussi une bien plus grande robustesse qu'un train long), donc un fuselage bas, donc des moteurs hauts, donc une aile haute.

- être ravitaillable en vol.

Exit donc A380 et A350.

Pour ce qui est des coûts et des difficultés techniques (en faisant l'hypothèse que le projet concernerait un avion comparable au Galaxy):

- l'avionique existe déjà, toutes les fonctions nécessaires existent sur l'A400M et l'A330 MRTT, mais aucun des 2 modèles n'a l'ensemble des fonctionnalités requises, il faut « hybrider » les 2 suites avioniques,
- les moteurs avec la poussée nécessaire existent déjà, mais... ils ne sont disponibles qu'aux Etats-Unis (GE) ou au Royaume-Uni (Rolls-Royce). C'est la dépendance la plus grave, le gouvernement US ou britannique pourraient bloquer un tel programme en refusant de fournir les moteurs. Mettre au point un moteur de ce niveau de puissance est

hors de portée des pays d'Europe continentale.

– si le C-5A a connu de graves problèmes avec ses ailes au début des années 70 (il a fallu les re-concevoir et les remplacer après une dizaine d'années de service), l'ingénierie mécanique, les alliages d'aluminium et les outils de CAO ont fait bien des progrès depuis. Mais les ailes des Airbus sont conçues et fabriquées au Royaume-Uni, l'Europe ne souhaite peut-être pas associer les britanniques à un tel programme.

– Airbus sais faire des « portes » basculantes (Belouga) et des rampes d'accès (A400M)
– le fuselage est un « tube creux », nettement moins complexe et moins coûteux à fabriquer que celui d'un A380 ou d'un A350,
– les essais en vol seraient plus simple et moins coûteux que ceux d'un transporteur civil

Un tel programme coûterait certainement cher, mais pas tant que beaucoup de commentateurs le craignent, et Airbus a sans aucun doute les compétences pour le réaliser.

Ce serait d'autant plus bénéfique que la gamme civile d'Airbus est quasiment « neuve », et que les bureaux d'études risquent de manquer de grain à moudre.

Répondre

blavan © 17 novembre 2021 à 17:15

L »Antonov existe , pourquoi monter une nouvelle usine à gaz qui va déboucher sur un appareil invendable bourré d'électronique avec des exigences particulières de chaque pays. Il suffit de faire financer une flotte d'Antonov par le budget de l'UE et non pas les pays composant l'UE. Ces Antonov serviront pour les interventions extérieures et les besoins humanitaire , mais uniquement sur budget UE.

Répondre

Félix GARCIA © 17 novembre 2021 à 17:37

JUST IN – Czech Republic bans unvaccinated people from public events and services starting Monday.

<https://twitter.com/disclosetv/status/1460963957708107776>

Cela ne va pas être possible de « collaborer » avec eux ...

Répondre

Achille-64 © 17 novembre 2021 à 17:54

Et bien voici un leadership US en vue, et bien mérité pour cette fois. 100 avions pour l'USAF, 25 pour les pays d'Europe ... Réacteurs anglais,

cellule et FMS US, ... coin-cuisine français.
Qu'est-ce que les Allemands vont exiger ?

Répondre

Fralipolipi @ 17 novembre 2021 à 19:29
un cooker pour les saucisses dans le
coin cuisine 😊

Répondre

Ioni @ 17 novembre 2021 à 18:15

Non l'a380 ne peut pas être reconverti pour le fret militaire pour une raison très simple, il est a ailles basse donc son centre de gravité serait très haut (pas la meilleure chose niveau stabilité) et il faudrait des installations aéroportuaires spécifiques comme des rampes, et sur le théâtre d'opérations, l'armée a autre chose à faire qu'aménager un aéroport pour un seul avion. On peut aussi ajouter que l'a380 demande des pistes de 3km en excellent état. Dans l'idéal il faut un avion a ailles haute, qui embarque sa rampe et se contente d'une piste en PSP

Répondre

Yann29 @ 17 novembre 2021 à 20:15

Un développement ex nihilo est clairement hors de portée financière pour les budgets européens. On n'avait déjà pas l'argent pour acheter des C17 sur étagère alors repartir de zéro...

Soit faire un An124 mk2 avec les ukrainiens (après tout on a failli faire l'an77), soit on part sur les programmes de dirigeables qui sont déjà en développement. Les dirigeables offrent un rayon d'action, mobilité, grande capacité d'emport, plus lent qu'un avion mais plus rapide que les bateaux.

Répondre

H. @ 17 novembre 2021 à 20:19

Le temps que le choix des rideaux à cretonne et de leur couleur soit tranché entre les différents pays et il va bien s'écouler 15 ans avant qu'on tombe d'accord. Après il s'écoulera bien encore 10 ans avant que la production ne soit lancée. Et enfin, il y aura encore cinq ans où on testera ce pourquoi il a été conçu (et encore, celui-ci n'aura pas pour mission de larguer des parachutistes par les deux portes latérales ensemble !!!). On rit quand ?

Répondre

Dimitri @ 17 novembre 2021 à 21:39

Paramètres cookies

Arrêtez avec l'A380. Il serait excellent en tant que cargo style FEDEX ou DHL mais ici on parle de transport stratégique avec rampe. Il n'a pas été conçu pour cela. Il y aurait trop de modifications à effectuer ce qui donnerait un avion à un prix exorbitant avec un résultat peut être décevant et des tonnes de problèmes techniques à résoudre avec des rustines. Ce qui reviendrait à concevoir un autre avion.

Répondre

LAISSER UN COMMENTAIRE

Commentaire

Nom *

E-mail *

Site web

Laisser un commentaire

COMMENTAIRES RÉCENTS

● Slasher dans Une commission parlementaire suisse veut examiner la « légalité » de la procédure ayant conduit au choix du F-35

● Arioeh dans Une commission parlementaire suisse veut examiner la « légalité » de la procédure ayant conduit au choix du F-35

📅 novembre 2021

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

« Oct

ARTICLES RÉCENTS

🕒 La Marine nationale veut avoir la capacité d'aveugler des satellites d'observation durant un conflit

🕒 Un F-35B du porte-avions britannique HMS Queen Elizabeth s'est abîmé en Méditerranée

🕒 Les Émirats arabes unis envisagent d'acquiescer des

Paramètres cookies

● Félix GARCIA dans La France participe à un projet d'avion européen de transport stratégique « hors gabarit »

● Laurent Lagneau dans Un F-35B du porte-avions britannique HMS Queen Elizabeth s'est abîmé en Méditerranée

● Félix GARCIA dans La France participe à un projet d'avion européen de transport stratégique « hors gabarit »

● Félix GARCIA dans La France participe à un projet d'avion européen de transport stratégique « hors gabarit »

● Aramis dans La Marine nationale ne dispose que de 4 hélicoptères NH-90 Caïman disponibles sur... 27

● yo dans Un F-35B du porte-avions britannique HMS Queen Elizabeth s'est abîmé en Méditerranée

● oryzons dans Un F-35B du porte-avions britannique HMS Queen Elizabeth s'est abîmé en Méditerranée

● Fafou dans Un F-35B du porte-avions britannique HMS Queen Elizabeth s'est abîmé en Méditerranée

systemes de defense aerienne aupres de la Corée du Sud

⊕ Une commission parlementaire suisse veut examiner la « légalité » de la procédure ayant conduit au choix du F-35

⊕ La France participe à un projet d'avion européen de transport stratégique « hors gabarit »

⊕ Malgré le démenti de Madrid, Lockheed-Martin confirme l'intérêt de l'Espagne pour le F-35

⊕ Barkhane a transféré la base de Tessalit à l'armée malienne, qui espère une aide militaire russe accrue

⊕ La France se dote d'une capacité spatiale de renseignement électromagnétique unique en Europe

⊕ Le contrat portant sur la livraison de 30 Rafale à l'Égypte est entré en vigueur

⊕ La Russie accusée d'avoir mis en danger la Station spatiale internationale avec l'essai d'une arme anti-satellite

[Accueil](#)

[Rubriques](#)

[Magazine](#)

[Biblio](#)

[Forum Militaire](#)

[Publicité](#)

[Crédits](#)



2007-2019 (C) Zone Militaire

Powered by WordPress. Theme by Alx.

