



EUROPE / FORCES AÉRIENNES / INDUSTRIE

94

# À son tour, la Suède songe à retirer ses hélicoptères NH-90 du service plus tôt que prévu

PAR LAURENT LAGNEAU · 2 NOVEMBRE 2022

**Ewan Lebourdais**  
PHOTOGRAPHE MARITIME  
*www.ewan-photo.fr*

**PRÉPAREZ VOTRE PROJET  
EN MODE MILITAIRE**

5 heures d'ateliers du 31 janvier au 4 février



GÉNÉRAL DESPORTES



COLONEL GOYA



AMIRAL LAJOUS



NICOLAS DOUMENC

# COIN DES REVUES

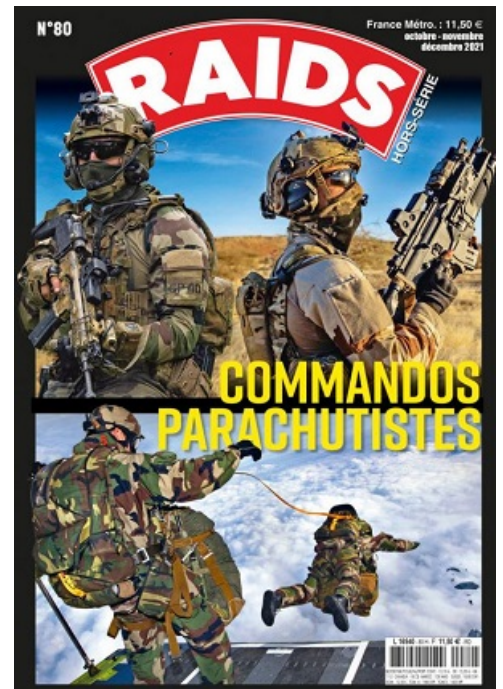


En 2021, le ministère australien de la Défense fit part de son intention de retirer du service les 47 hélicoptères NH-90 [ou MRH-90 'Taipan'], acquis auprès du consortium européen NHIndustries, dont fait partie Airbus Helicopters. Et cela afin de les remplacer par des modèles américains, en l'occurrence des MH-60R [pour la Royal Australian Navy] et des UH-60M Black Hawk [pour l'Australian Army]. L'un des arguments avancés pour justifier une telle décision était le manque récurrent de disponibilité de ces appareils.

Puis, en juin dernier, confrontée au même problème, la Norvège prit une décision radicale. En effet, l'état-major norvégien annonça son intention de rendre ses 14 NH-90 à l'industriel et d'en exiger leur remboursement. Et cela, avec effet immédiat.

« Nous avons tenté à plusieurs reprises de résoudre les problèmes liés au NH90 en coopération avec NHI, mais plus de 20 ans après la signature du contrat, nous n'avons toujours pas d'hélicoptères capables d'accomplir les missions pour lesquelles ils ont été achetés, et sans que NHI soit en mesure de nous présenter des solutions réalistes », déplora Gro Jære, la directrice de la Forsvarmateriell [FMA, l'équivalent norvégien de la DGA française, ndlr].

Membre de l'Union européenne [UE], sur le point de rejoindre l'Otan, la Suède envisage également de se



de ses forces armées. Tel est effet ce que suggèrent les nouveaux plans de défense publiés le 1er novembre par le général Micael Byden, le chef d'état-major des forces suédoises.

Ainsi, et contrairement à la Norvège, il est question de retirer progressivement du service les NH-90 entre 2024 et 2030. Dans le même temps, une procédure sera lancée afin d'acquérir un nouveau type d'appareil [des MH-60R américains?] pour la lutte anti-sous-marine [ASM] ainsi que des UH-60M Black Hawk supplémentaires pour la « [Försvarsmaktens Helikopterflottilj](#) ».

Pour rappel, les forces suédoises mettent en oeuvre deux versions du NH-90 : le Hkp14E pour le transport et les missions SAR [recherche et sauvetage] ainsi que le Hkp14F pour la lutte anti-sous-marine. Par rapport aux autres modèles, ces appareils ont la particularité d'avoir une cabine réhaussée.

À noter que le retard pris pour la livraison des treize Hkp14E aux forces terrestres suédoises avait justifié la commande de quinze UH-60 Black Hawk pour assurer des missions de type MEDEVAC en Afghanistan... Quant aux cinq Hkp14E, ils ont commencé à être exploités en 2015.

Plus généralement, le chef d'état-major suédois plaide en faveur d'un effort budgétaire accru afin de développer les capacités militaires du pays, notamment en raison de son adhésion à l'Otan. Il est [ainsi question de renforcer](#) la flotte de surface ainsi que la défense aérienne, de doter les forces terrestres de systèmes d'artillerie longue portée et davantage de drones ou encore de mettre au point une « capacité nationale de lancement de satellites » et des « systèmes de commandement interopérables ».

Ces propositions devront être validées par le gouvernement suédois, désormais dirigé par le [conservateur Ulf Kristersson](#), ainsi que par le Parlement

[Riksdag]. Par ailleurs, le général Byden estimé que les dépenses militaires du pays devraient atteindre les 2% du PIB en 2026, soit deux ans plus tôt que prévu.

« L'inflation, la hausse des taux d'intérêt et la faiblesse de la monnaie rendent les achats à l'étranger encore plus coûteux », a-t-il justifié.

Tags: budget forces armées suédoises général Byden hélicoptère Hkp14E Hkp14F NH-90 NHIndustries Suède

ARTICLE PRÉCÉDENT	PROCHAIN ARTICLE
LPM 2024-30 : M. Lecornu suspend toutes les transformations en cours du Service de Santé des Armées	Otan : La Suède et la Finlande n'excluent pas la présence d'armes nucléaires sur leur territoire

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. [\[Voir les règles de confidentialité\]](#)

## 94 CONTRIBUTIONS

[Contributions](#) 94 [Pingbacks](#) 0



**keldar** @ 2 novembre 2022 à 17:37

Franchement la branche militaire de Airbus va devenir un vrai repoussoir. Je doute de plus en plus de l'intérêt de les voir sur le scaf. Le tigre, le nh90 et les débuts compliqué de l'A400M doivent interpellé. On dérape sur les coûts les délais et la fiabilité. C'est impensable.

Répondre



**Aramis** @ 2 novembre 2022 à 18:52

Airbus n'est pas en cause c'est le consortium monté avec le plus d'industriels possible en dépit des compétences des uns et des autres.

Répondre



**john** @ 2 novembre 2022 à 19:17

Le NH90 et le Tigre sont l'oeuvre de Airbus Helicopter, pas d'Airbus Défense.

C'est pas les mêmes entités du tout ! Par contre,

[Paramètres cookies](#)

ET lui est l'oeuvre d'Airbus Defence.

Mais clairement, il y a un problème à ces sujets, mais les problèmes sont contractuels ! Et l'Allemagne a compris cela, sans elle, l'A400M aurait coûté aux citoyens, et tous se plainaient de l'Allemagne qui bloquait le financement des budgets pour résoudre les problèmes. L'Allemagne a bien fait de balancer la responsabilité sur Airbus.

L'Allemagne a aussi bien fait de ne pas s'impliquer pour le moment dans la modernisation du Tigre qui coûte un bras ! €4.2 milliards pour 60 appareils, € 70 millions l'unité.

L'Italie prévoit un hélicoptère de combat plus lourd, avec les mêmes technologies embarquées, neufs (AW249). 48 AW249 pour € 2.7 milliards. Le développement a coûté € 487 millions, et le premier vol en août cette année, pour une entrée en service en 2025.

Pour le Tigre, les livraisons commenceront en 2029... Sauf que c'est hélicoptère qui existe déjà. Donc il y a clairement un problème, ou alors ce sont des subventions « cachées » comme le font les USA avec Boeing à travers certains programmes militaires

Répondre



**Aymard de Ledonner** · 3 novembre 2022 à 7:52

Il faut pas pousser mémé dans les orties! Vous présentez l'Allemagne comme le sauveur de l'A400M alors que l'un des principaux problèmes de cet avion était le calculateur de son moteur qui a dû être entièrement refait par les allemands. Un autre problème de ce programme a été la présence de Tom Enders à la tête d'airbus qui voulait évacuer le militaire d'airbus et qui a pu menacer d'abandonner le projet pour avoir une ralonge sans que Merkel ne bouge un cil. Il aurait dû être viré dans l'heure mais comme il avait le soutien allemand il est resté.

Répondre



**Sorensen** · 3 novembre 2022 à 14:35

N'importe quoi. Comme d'habitude. Le FADEC a été mis hors de cause.

Répondre



**Alpha (α)** · 3 novembre 2022 à 21:06

Pffff !...

ce qui a été mis en cause, c'est l'ECU (Electronic control unit) un système de régulation numérique entre le cockpit et les moteurs de l'appareil, soit ... une partie du système FADEC.

D'ailleurs, Airbus DS avait publié une note d'alerte (AOT) aux utilisateurs faisant suite à la détection d'une anomalie potentielle dans l'interface qui assure la commande et le contrôle des moteurs. La note précise : «

qu'il faut effectuer des contrôles après « un éventuel remplacement de moteur ou de l'ECU (Electronic control unit) ». Le problème en question qui repose sur des erreurs d'installation logicielle, semble se traduire par une perte de contrôle de la puissance moteur. Ce qui s'est passé avec le crash de Séville... Au passage, rappelons que le motoriste allemand MTU avait eu de grandes difficultés à mettre au point le système de régulation électronique (FADEC) des moteurs de l'A400M... Vous êtes décidément inutile @Sorensen !...



**JC** · 3 novembre 2022 à 17:02

Comment convaincre un idolâtre de la Grande Allemagne ? Et il n'est pas le seul sur le site.

Répondre



**Oliver** · 2 novembre 2022 à 19:22

Il ne faut pas sous-estimer le triptyque Peur de la Russie (cf: URSS) + poids US sur l'Otan et 5ème article + puissance du Complexe Militaro-industriels US. La guerre d'Ukraine (!) est aussi l'opportunité de faire le ménage dans les différentes BITD européennes. Le Royaume-Uni en tête de pont avec l'Allemagne en alliée. Le consortium européen NHIndustries en est un exemple. La cupidité n'a pas de limite.

Répondre



**Niko** · 2 novembre 2022 à 19:39

Voilà le résultat quand on place aux postes décisionnaires des comptables et des politiciens, au lieu d'y mettre des ingénieurs et des utilisateurs.

Répondre



**Ingégène** · 3 novembre 2022 à 17:13

Un ingénieur, aussi talentueux soit-il, n'est pas nécessairement un bon gestionnaire. Nombreuses sont les très belles entreprises françaises qui ont fini dans le mur car leur ingénieur-pur-jus de créateur a manqué de pragmatisme ou a négligé les aspects financiers. Un excellent technicien, à la fois visionnaire et gestionnaire, c'est plus rare qu'on ne pense.

Répondre



**Huon** · 2 novembre 2022 à 20:01

Le NH90, ce n'est pas Airbus.



**ScopeWizard** · 3 novembre 2022 à 20:05

@Huon

Non ; le NH90 , ce n' est pas Airbus....

Le NH90 a été mené à bien par NHIndustries , soit une co-entreprise Européenne composée des entités industrielles Airbus Helicopters + Agusta Westland ayant fusionnées en 2016 avec Leonardo-Finmeccanica et Fokker Technologies .

Les parts étant ainsi réparties....

Airbus Helicopters : 62.5 %

Leonardo Helicopters Division : 32 %

Fokker Technologies : 5.5 %

Donc effectivement , le NH 90 ce n' est pas Airbus ; que nenni....

De même , ce n' est point @Scope qui vient de rédiger ce commentaire en réaction du vôtre , non non non.....



Répondre



**Alex** · 3 novembre 2022 à 10:44

programme NH90 et A400M, meme combat, des le départ trop de monde à faire sa liste de course, l'industriel qui dit oui à tout pour enregistrer le max de commande et après commence la merde pour intégrer toutes les demandes les plus farfelus qui font qu'au final chaque pays a son petit hélico à la carte.

Un bon programme c'est 2 ou 3 pays avec commande de base, de préférence sans l'Allemagne ( qui demandent toujours des trucs pour pas savoir s'en servir ou alors pour réduire sa commande de moitié après coup ) 2 industriels de base en MOE et apres ils se débrouillent avec des fournisseurs, LEUR fournisseur, pas ges indus avec qui on les oblige à travailler. Ensuite c'est une feuille de route basique et enfin après c'est les demandes farfelus qui coûtent un bras que l'on peut intégrer OU PAS et chacun paye ses petites demandes de sa poche

Répondre



**blavan** · 2 novembre 2022 à 17:59

Ce NH 90 a un défaut majeur pour l'Armée de Terre un train trop bas. Pour le reste je pense que la multiplication de l'électronique sur des voilures tournantes est une erreur pour une utilisation « rustique ». Il faudrait que les mécontents nous donnent des détails sur les faiblesses ?

Répondre



**Franz35** · 2 novembre 2022 à 19:09

A force de vouloir du high tech partout, on s'est tiré une balle dans le pieds. Alors qu'un mélange d'équipements high tech et d'équipements rustiques aurait permis de limiter les risques et accroître la taille de la flotte. Mais surtout, nous aurions du garder notre filière helico au lieu de la diluer dans airbus, et

faire éventuellement des partenariats avec  
AugustaWestland

Répondre



**Plusdepognon** @ 2 novembre 2022 à 19:17

@ Blavan

Cette série d'articles qui attend sa conclusion devrait  
vous éclairer un peu plus...

<https://www.agoravox.fr/actualites/societe/article/des-helicopteres-militaires-peu-243595>

<https://www.agoravox.fr/actualites/economie/article/la-faible-disponibilite-des-243731>

<https://www.agoravox.fr/actualites/technologies/article/la-faible-disponibilite-des-243783>

<https://www.agoravox.fr/actualites/technologies/article/les-problemes-des-helicopteres-nh-243767>

Répondre



**john** @ 2 novembre 2022 à 19:45

L'électronique a fiabilisé les avions, a fiabilisé les  
voitures, les camions.

Donc non, j'ai un gros doute à ce sujet.

De plus, les hélicoptères civils comme les H135, H145  
et bien d'autres sont bourrés d'électronique (la même  
électronique pour la gestion moteur, gestion des  
commandes de vol, avec potentiellement la possibilité  
pour le pilote de dépasser les limites en cas de besoin  
dans le militaire), et pourtant ils satisfont les  
utilisateurs !

Ce que l'on constate, c'est surtout la volonté de  
baisser les stocks de pièces détachées qui a fait chuter  
la disponibilité des avions et des hélicoptères, ce qui  
n'est pas le cas pour d'autres équipements.

En Allemagne, la disponibilité de l'A400M a doublé  
depuis l'année passée juste en augmentant le stock de  
pièces détachées.

Pour l'Eurofighter, après avoir atteint un niveau  
catastrophique, il est remonté à 60% en 2020. Et si  
vous regardez les opérations des Eurofighter italiens  
et britanniques ainsi que les Rafale français, on  
constate que la disponibilité « au pays » est dans les  
50 %, mais en opération, cette disponibilité dépasse  
les 90%. Sur plusieurs années, le Royaume Uni a  
réalisé 100% de ses missions assignées à l'Eurofighter,  
aucune mission n'a été annulée pour problème  
technique, etc...

Il y a vraiment un problème de volonté  
d'investissement en pièces détachées. Et en cas de  
conflit, avant le volume d'équipement faible en  
Europe, le problème sera l'absence de pièces  
détachées pour les maintenir en vol, mais pour  
d'autres équipements aussi.

Typiquement, le Caesar, c'est bien, il a du succès. Mais  
combien de canons sont en réserve (je parle du tube,  
pas du système complet). Il n'y en a pas assez. Et  
comment s'assurer en cas de conflit que l'industrie

vre?

Le principal problème c'est vraiment les pièces détachées. Regardez ce que l'Australie a dit à propos des Tigre.

La disponibilité a souffert du temps de livraison de pièces détachées. Ils ont réussi à remonter sa disponibilité à 65%.

Autre aspect à mentionner... Les contrats qui ne prennent en compte que la conception, puis la production, puis la maintenance et qui laissent la responsabilité financière à l'état n'encouragent pas à faire mieux. C'est même le contraire. Moins les équipements sont fiables, et plus ils se font de l'argent. Regardez Boeing avec le KC-46. Ils souffrent, et sont forcés d'améliorer l'appareil, résoudre les problèmes, et ça avance vite considérant le volume de problèmes.

La Suisse qui a signé un contrat avec les USA pour le F-35 avec une période de 10 ans avec une maintenance à coût fixe et disponibilité minimale prédéfinie à un moyen de pression, et LM se doit de suivre derrière.

Répondre



Aymard de Ledonner · 3 novembre 2022 à 7:59

Je vous suis sur la nécessité de responsabiliser les industriels sur la maintenance. C'est d'ailleurs ce qui est en train de se faire en France et ça donne des résultats.

Pour le contrat avec maintenance à coût « fixe » concernant les F35 c'est peut-être le cas.....sauf que personne ne connaît le montant de ce coût fixe sauf LM....

Répondre



T632 · 3 novembre 2022 à 14:25

Le Tigre et le NH souffrent bien sûr de la multiplication de l'électronique la majorité des calculateurs sont redondants, avec un maître et un esclave en mesure de reprendre la main en cas de panne ou de détérioration. Pour reprendre la main encore faudrait-il que la testabilité soit performante et permette la commutation. De plus lors de la définition des tâches de maintenance les industriels n'ont eu de cesse de limiter les possibilités des utilisateurs afin de s'assurer de retours juteux. Cela a été souvent fait avec la bénédiction des services officiels Allemands qui ne recherchent qu'à agrandir leur part du gâteau, position facilitée par la nonchalance ou le peu d'intérêt de la DGA pour la maintenance. Seul compte l'avancement du programme.

Vous rajouter à cette liste des centaines de produits huile, colles, graisse. Mastic souvent semblables mais avec des nomenclatures différentes, imposés par les pays participants. Ils ont bien sûr des dates de péremptions différentes, des stockages différents (dans un frigo ou un congélateur). Vous mélanger bien les 3 ingrédients (électronique, concepts de soutien, consommables) et vous obtenez un hélicoptère

Répondre



**Tannenber** · 3 novembre 2022 à 15:14

On notera que la hauteur du train a été imposée par nos amis néerlandais pour que l'hélico puisse passer dans le hangar de leurs frégates...

Répondre



**Tannenber** · 3 novembre 2022 à 15:15

Si j'ai bonne mémoire...

Répondre



**v\_atekor** · 3 novembre 2022 à 16:41

Pour le reste je pense que la multiplication de l'électronique sur des voilures tournantes est une erreur pour une utilisation « rustique »

Non, vraiment. L'électronique est plus fiable que la mécanique, aucun doute là dessus. Un processeur qui doit ouvrir et fermer un circuit 10.000 le fois ne s'usera pas, l'excentrique qui fera la même chose devra être lubrifié, entretenu... le soucis n'est pas là. C'est plutôt la « réparabilité ». C'est justement parce que la robustesse pratique de l'électronique semble incommensurable par rapport à ses homologues mécaniques/électromécaniques que beaucoup estiment qu'ils ne casse jamais, ce qui est une erreur (c'est une machine très fiable et performante, mais ce n'est jamais qu'une machine). Et ce saut entre « rarement » et « jamais », a des conséquences fâcheuses, notamment en terme de stock comme l'indique @john mais aussi en terme d'accès physique aux éléments, de démontage et autres... Résultat, comme sur les machines à laver, si un joint fuit on le change, si l'électronique de puissance crame on change tout.

Répondre



**Parabellum** · 2 novembre 2022 à 18:01

Engin mal né et coûteux ? Et il n a pas de successeur ou de substitut sauf le merlin italo anglais qui me rappelle le regretté super frelon...airbus semble a l arrêt. disponibilité discutable en France aussi ? Quoi faire Vulnérabilité des helico en Ukraine .revoir nos concepts et avoir des drones.

Répondre



**Fralipolipi** · 2 novembre 2022 à 19:59

« Et il n a pas de successeur ou de substitut »  
MDR ... et le Caracal !!! 😊

Répondre



**Aymard de Ledonner** · 3 novembre 2022 à 8:01

La cellule du caracal est de conception bien plus ancienne...

Répondre



**PK** · 3 novembre 2022 à 16:04

Non. Vous confondez avec les cellules des générations précédentes. Elles n'ont pas de pièce en commun, à part un air de ressemblance.

Répondre



**Fralipolipi** · 3 novembre 2022 à 17:02

Et alors ?

En fait c'est la conception globale qui est ancienne, mais la cellule du Caracal, elle, a pas mal changé par rapport à celle du Puma. Elle est au moins singulièrement rallongée.

Par ailleurs, commandes de vol, moteurs, etc ... presque tout avait été revu.

Bref, le Caracal est toujours aujourd'hui un excellent hélico moderne classe 10/11 tonnes.

Preuve en est, il continue à se vendre à l'Export.

Répondre



**Loufi** · 3 novembre 2022 à 10:02

Je n'ai jamais compris le positionnement du nh90. Il a les mêmes caractéristiques que le caracal qui lui a l'air de mieux fonctionner

Répondre



**PK** · 3 novembre 2022 à 16:06

J'ai posé 1000 fois la question.

La seule réponse que j'en ai déduite est que c'est politique à ce stade de connerie.

On a un truc bon et qui fonctionne et on achète un truc moins bien qui fonctionne beaucoup moins bien.

À part un politique, jamais personne ne s'embarquerait dans une galère comme cela...

Répondre



**Fralipolipi** · 3 novembre 2022 à 17:07

Il est dit que pour les besoins de la MN, le Caracal était trop haut pour les hangars de certaines frégates.

Et pas vraiment adapté aux missions ASM.

.

Pour l'ALAT, je pense que c'est un tropisme politique pro-européen (un peu béat) qui a fait favoriser le NH90 au Caracal (qui aurait pu être acquis plus vite et en plus grand nombre).

Car les 2 hélicos ont des capacités globales assez identiques, ... et le Caracal est moins cher.

Répondre



**Tannenberg** · 2 novembre 2022 à 21:51

+1 pour le Merlin, cet appareil semble donner satisfaction auprès de tous ses exploitants, par contre avec 7 turbines; les couts d'exploitation doivent être

Pour expliquer les déboires du NH90, j'ai l'impression qu'on a essayé de marier des constructeurs qui ne voulaient pas se retrouver de force dans la même barque de peur de se retrouver fusionnés en fin de compte, et qui aujourd'hui font tout pour saborder cette barque pour pouvoir se concentrer sur la fabrication de pièces et d'équipements pour leurs propres gammes, ce qui est logique mais très emmerdant pour les militaires qui vont dépendre de ce matos pour un moment, a moins que le mindef rendent aussi ses NH90 (sauf peut-être la version marine, vue l'intégration de toute la panoplie ASM...) pour prendre des H215+225M

Répondre



EBM · 2 novembre 2022 à 18:04

Une nouvelle superbe dédicace à @NRJ! Elle est cosignée par la Suède la Norvège et l'Australie. Bien sûr il va venir nous expliquer que le NH 90 est le meilleur mais que l'influence américaine veut l'évincer.

Quand des contributeurs vont lui sortir toutes les plaintes des armées françaises contre l'hélicoptère il va essayer de faire diversion en nous disant que le Caracal c'est pire (ce qui n'exonèrerait évidemment en rien le NH 90 même si c'était vrai) et que tous les généraux/amiraux qui se plaignent sont des pipes et que lui sait mieux qu'eux.

Répondre



ScopeWizard · 2 novembre 2022 à 19:25

@EBM

Ah ! Toi aussi , tu commences à en avoir marre de cette radio tue-tête ??

<https://www.youtube.com/watch?v=KiEylm1QHkQ>

Eh bien tant mieux , j' ai craint un instant me sentir isolé....

Certes je reste franc-tireur , m' enfin....

L' intervenant NRJ ? C' est un rocker !

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

HEIN ? Pourquoi ?

Parce qu' il nous fait guincher , pardi !

Et qu' au bout d' un moment à nos âges avancés , on fatigue....ou on prend vite un coup de vieux.... 😊

Répondre



NRJ · 2 novembre 2022 à 20:54

@EBM

« Une nouvelle superbe dédicace à @NRJ ». Vous ne savez pas comment avoir mon attention. A quel sujet du coup la dédicace ?

–

« Bien sûr il va venir nous expliquer que le NH 90 est le meilleur mais que l'influence américaine veut l'évincer. ». Sur la Suède rien ne me permet à l'heure actuelle de dire cela.

–

« Quand des contributeurs vont lui sortir toutes les

l'hélicoptère il va essayer de faire diversion en nous disant que le Caracal c'est pire ». MDR. Vous êtes complètement crétin en fait. Trop drôle, là vous montrez la profondeur de votre stupidité. Allez je vous mets au défi: donnez moi la citation qui dit cela ? Défilez vous mon cher...

—

Sinon quand vous avez dit « On aurait 300 à 350 Rafale dont 70 à 80 en parc sur lesquels on aurait prélevé la commande Croate on aurait zéro problème. ». Pourquoi vous vous limitez à 300 ou 3505 Rafales et non pas à 2000 Rafales ? Il y a une raison spécifique ? Je crois pas, car vous êtes juste stupides. J'espère que je me trompe.

—

« Ce qui est inepte militairement c'est de ne pas faire voler suffisamment les pilotes. Militairement il faut faire voler les pilotes suffisamment et commander assez d'avions pour avoir des avions qui tourne entre le parc et les unités. C'est cette rotation qui doit préserver un peu le potentiel des avions. Mais si on gérait bien les Rafales devraient être prévus pour durer 15 à 20 ans si on a aucune guerre et quitter le service car ils ont épuisé leur potentiel de vol. Et a ce moment des avions neufs (Rafale au début puis successeur du Rafale) les remplacent. ». Oui ça c'est dans l'absolu. Maintenant dans la réalité dans laquelle on était, on a juste bradé des avions dont nous avions un réel besoin aux croates. Et vous avez applaudi car vous êtes arrivés aux limites de vos capacités intellectuelles.

Répondez juste à ces 2 questions : estimez vous qu'il manque des Rafales ? Si oui, trouvez vous intelligent de brader ceux qu'on a déjà ? Allez défilez vous. Je serais quand même curieux de savoir si c'est votre courage ou votre intelligence qui est la plus limitée.

Répondre



**EBM** · 2 novembre 2022 à 22:26

« Allez je vous mets au défi: donnez moi la citation qui dit cela ? » Ah vous changez d'avis! Pour NRJ le NH 90 a des problèmes rédhibitoires c'est acté c'est dit!

« Pourquoi vous vous limitez à 300 ou 3505 Rafales et non pas à 2000 Rafales ? » Heu... relisez votre question là vous avez fait plusieurs fautes de frappe.

« Et vous avez applaudi » Heu... non vraiment pas non. Relisez ce que j'ai écrit.

« Répondez juste à ces 2 questions » Réponse dans mon précédent message sur le sujet. Et oui débrouillez vous MDRR!!

Répondre



**NRJ** · 2 novembre 2022 à 22:43

@EBM

« Ah vous changez d'avis! Pour NRJ le NH 90 a des problèmes rédhibitoires

c'est acté c'est dit! ». Incapable de justifier ce que vous dites. Vous n'avez pas Alzheimer rassurez vous, c'est juste votre intelligence qui vous fait défaut.

–

« Heu... relisez votre question là vous avez fait plusieurs fautes de frappe. ». MDR. Incapable de répondre à la question car vous êtes trop stupide.

–

« Relisez ce que j'ai écrit. ». Vous avez soutenu qu'il fallait vendre. Et oui il faut assumer ses opinions, y compris quand elles sont mauvaises.

–

« Réponse dans mon précédent message sur le sujet. Et oui débrouillez vous MDRR!! ». Vous n'avez jamais répondu à ces deux questions précises, relisez vos précédents messages. Du coup, c'est = le courage qui vous manque plus que l'intelligence. Au moins vous me donnez une vision de l'infini dans ce monde.

Répondre



EBM · 3 novembre 2022 à 15:09

« Incapable de justifier ce que vous dites. » Je vous paraphrase a contrario et il suffit de ça pour que vous preniez la mouche sans pouvoir rien répondre de pertinent.

« MDR. Incapable de répondre à la question car vous êtes trop stupide. » MDR soit les chiffres sont sans faute de frappe et c'est inepte comme question vu l'incohérence de vos chiffres. Soit vous n'arrivez pas à voir les fautes de frappe.

« Vous avez soutenu qu'il fallait vendre. » Non qu'on aurait dû être en mesure de vendre sans que ça nous pénalise et que c'est vers ça qu'il faut aller. Dans la situation dans laquelle nous avons choisis de nous trouver il n'y avait que des mauvaises solutions. Mais vous n'assumez pas de ne pas comprendre alors vous inventez des trucs toujours plus inepte.

« Vous n'avez jamais répondu à ces deux questions précises » Questions ineptes auquel j'ai répondu (et je viens de répondre à nouveau d'ailleurs), mais en prenant en compte la réalité qui

est beaucoup plus complexes que vos raccourcis binaires.



**Respect** Ⓞ 3 novembre 2022 à 11:46

Vous pourriez commenter L'ARTICLE plutôt que de remettre une pièce dans votre gué-guerre contre NRJ qui n'intéresse que vous ? Au passage, vous afficheriez un peu de respect pour le travail de Laurent LAGNEAU.

Répondre



**Égoutier** Ⓞ 3 novembre 2022 à 17:17

J'allais le dire.

Répondre



**Sorensen** Ⓞ 3 novembre 2022 à 19:09

Un peu d'animation du forum ne fait pas de mal.

Répondre



**Alpha (α)** Ⓞ 3 novembre 2022 à 18:50

@EBM

On ne tire pas sur une ambulance ! 😊

Répondre



**Olivier** Ⓞ 2 novembre 2022 à 18:09

Franchement une grande réussite cet hélico.....le problème c'est que les anciens clients vont réfléchir à deux fois avant d'acheter un hélico européen

Répondre



**john** Ⓞ 2 novembre 2022 à 19:58

Tout dépend lequel...

Quand on parle des H135, H145, la confiance est présente.

On peut aussi mentionner les AS350 (écureuil), AS550 (Fennec), AS365 Dauphin, AS565 Panther qui ont une excellente disponibilité.

Les AW 109, 119, 139, 189 n'ont pas de problème il me semble.

Les AgustaWestland AW159 Wildcat ont une excellente disponibilité au Royaume Uni, d'après leur méthode de calcul, il atteint 100% (2015), avec 1'200 rotations en mer. Et on parle de la nouvelle version, entrée en service l'année précédant ce chiffre.

Répondre



**Foudre** Ⓞ 3 novembre 2022 à 15:56

C'est sûr que vu comment c'est déroulé le programme avec 23 versions différentes, 4 pays partenaires sans leadership + 5 autres qui ce sont rajoutés ensuite et avec des cahiers des charges parfois contradictoires et des contraintes budgétaires importantes, forcément ça donne un sacré calvaire technique, logistique et financier. D'ailleurs, il faudrait pas oublier que la Finlande, la Norvège et la Suède avaient imposés des modifications importantes et coûteuses sur l'appareil (cabine rehaussée, systèmes de mission, agencement interne, ... Bien joué du coup). En attendant il a

été commandé à 600 exemplaires et 470 livrés et réalisé 330000 hdv.

Répondre



R2D2 @ 2 novembre 2022 à 20:57

... les autres hélicos européens – que cela soit Airbus Helicopter ou Leonardo – se vendent très bien. Il y a un vilain petit canard dans la basse cour c'est tout ^^

Répondre



HMX @ 2 novembre 2022 à 18:11

Décision évidemment calamiteuse pour l'image d'Airbus Helicopters, qui n'est pas seul en cause, mais qui n'est pas prêt de vendre un seul appareil dans les pays concernés pendant quelques décennies...

Avec ses 23 (!! ) variantes , il faut dire que le programme NH-90 constitue un exemple type de ce qu'il ne faut plus jamais faire... dommage, car l'appareil est particulièrement performant, et dispose par ailleurs de caractéristiques intéressantes.

On notera que la disponibilité n'est pas non plus satisfaisante dans l'AdT et l'AAE, où elle peine à dépasser les 30 à 35% sur des appareils pourtant très récents, notamment en raison de problèmes de corrosion, et surtout de stock de pièces détachées :

<http://www.opex360.com/2021/10/28/le-taux-de-disponibilite-des-helicopteres-nh-90-caiman-reste-particulierement-inquietant/>

Les mesures prises mettront encore quelques années à produire leurs effets. Un contrat de performance, visant à une dispo de 50% dès début 2023, a été signé en juin 2022 avec NH Industries :

<https://www.defense.gouv.fr/dga/actualites/signature-du-nouveau-contrat-soutien-operationnel-lhelicoptere-nh90>

En attendant, il est très tentant de « mettre la pression » sur le constructeur, le consortium NH Industries (composé d'Airbus Helicopters, Leonardo et Fokker) pour aller plus loin. On pourrait ainsi imaginer un « deal » avec l'industriel qui pourrait s'engager à reprendre et remettre à niveau (comprendre : fiabilisés selon les derniers standards, avec garantie et engagements de l'industriel sur la dispo) les NH-90 Australiens/Norvégiens/Suédois, puis à les vendre ou à les louer à des forces aériennes, dont la France pourrait être le premier client. On pense, au passage, à un montage similaire pour les Tigre Australiens, qui pourraient trouver leur place dans l'ALAT après remise à niveau aux standards français...

L'idée aurait pu sembler aberrante il y a quelques années, faute d'intérêt économique et de clients intéressés. Mais dans le contexte actuel où tous les pays, notamment européens, cherchent à remonter rapidement en puissance, pouvoir proposer sur le marché plusieurs dizaines d'appareils d'occasion récents et garantis fiabilisés, immédiatement ou rapidement disponibles, avec un tarif compétitif, constituerait probablement un pari gagnant face à des propositions de vente d'appareils neufs, forcément plus coûteux et livrables sous plusieurs années.



JC 2 novembre 2022 à 20:49

On notera que la disponibilité n'est pas non plus satisfaisante dans l'AdT et l'AAE, AAE ???

Répondre



HMX 3 novembre 2022 à 11:19

Mea culpa, il s'agissait évidemment de la Marine Nationale (et non de l'AAE)

Répondre



Charognard 3 novembre 2022 à 22:22

@ HMX

Vu les disponibilités esquissées, ce n'est pas la fête quelque soit l'armée analysée.  
<http://www.opex360.com/2022/10/06/le-retrait-du-transall-ne-sera-que-partiellement-compense-par-la-montee-en-puissance-de-la400m-en-2023/>

Répondre



R2D2 2 novembre 2022 à 21:00

» On pense, au passage, à un montage similaire pour les Tigre Australiens »

wopopop surtout pas. Les Tigre australiens sont sur un pré standard donc coté électronique il faut tout changer. Mais surtout les cellules ont été faite localement et si mes souvenirs sont bons il y a aussi des soucis de ce coté là

Répondre



Prépositions 3 novembre 2022 à 1:56

« mais qui n'est pas prêt de vendre un seul appareil »  
Près de vendre. Eventuellement prêt à vendre (mais pas là). Mais ni « prêt de » ni « près à ».

Répondre



R2D2 2 novembre 2022 à 18:12

Australie, Norvège, Suède... la liste commence a devenir longue pour le NH90. Et ce n'est qu'une question de temps avant que d'autres pays les rejoignent (l'Allemagne n'a jamais été satisfaite non plus).

Et dans le meme temps personne ne se plaint – en tout cas ouvertement – en France. Est ce par resignation? ou est ce que parce que on est tellement habitué à des trucs qui marchent à moitié que l'on ne fait meme plus attention?

Dans tous les cas un échec européen et une belle vie pour le Black Hawk.

Répondre



john 2 novembre 2022 à 20:17

Vous oubliez les NH90 TTH belges.

Et pour la France, vous avez faux, il y a des plaintes très ouvertes de la part des hauts responsables.

– 15 novembre 2021 sur ce site, 4 NH90 sur 27 de la Marine Nationale disponibles

– 2018, 30.4% de dispo dans l'ALAT, 35.5% dans la Marine Nationale. Le commandant de l'aéronautique navale se plaignait que 50% des NH90 NFH

Le commandant de l'aéronautique navale se plaignait des 30 heures de

maintenance par heure de vol (raisons: problèmes de maturité, de corrosion, et de maintenance)  
– 2016, 17 dans la Marine Nationale, 10 immobilisés pour des opérations de maintenances, et le dernier appareil livré n'était pas en état de voler (problèmes au niveau du Harpon et du système de pliage). étaient en permanence bloqués chez l'industriel pour des maintenances lourdes.

La France ne se plaint pas suffisamment auprès de ses industriels, et a une relation particulière je trouve.

Exemples:

– H160, coût énorme pour le nombre acheté, cela me semble disproportionné

– Tigre modernisé, coût unitaire énorme, et pas en service avant 2029... 7 ans pour une modernisation d'un hélicoptère existant.

– A400M, bcp ici se moquaient de l'Allemagne qui avait refusé la livraison de 2 A400M pour raison de défauts techniques. Des boulons mal serrés sur le moteur en étaient la cause. Le couple de serrage n'était pas le bon sur un nombre important de boulons du moteur.

Oui, ils pourraient le faire eux même. MAIS c'est à l'industriel de livrer un aéronef parfait, et de s'assurer de la qualité et donc de contrôler ce genre de détails.

Et en tant que client, je me dirais que si il y a un problème à ce niveau, qu'en est il du reste?

Et toujours au sujet de l'A400M, l'Allemagne a attaqué Airbus pour les retards de livraison dans le but d'obtenir des pénalités, et certains ici se plaignaient de cela. Et en 2017, l'Allemagne a mis la pression sur Airbus pour qu'ils résolvent eux les problèmes de l'appareil. Résultat Airbus a pris €1.3 milliards de perte sur l'A400M sur elle.

Répondre



**Alpha (α)** 3 novembre 2022 à 21:19

Non, ce n'est pas « l'Allemagne qui a mis la pression sur Airbus en 2017"...

C'est l'»OCCAr (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement), basée à Bonn, en Allemagne, qui gère le programme multinational pour le compte des sept nations clientes de lancement de l'appareil qui a tout renégocié avec Airbus DS.

Répondre



**Chimere** 2 novembre 2022 à 18:20

echec total du projet NH90....

Helicoptere inemployable par manque de disponibilité. ce qui devait etre un point fort devient un point faible.

Cela poussera t'il nos militaires a opté pour des solutions différentes intellectuellement ?

En effet , nous constatons que les points faibles de nos armées sont la logistique et la maintenance ,la masse et que nos points forts sont la qualité de nos capteurs , de nos transmissions et de nos munitions ( je ne parle que de la

Du coup , afin d'améliorer nos points faibles, je pense qu'il sera nécessaire d'avoir des vecteurs misant sur la fiabilité, l'endurance , la rusticité et la simplicité.  
Nos capteurs , complexes , sont irréparables sur le terrain, et ainsi , ne serait il pas concevable d'avoir des capteurs modulaires de type « plug and play » sur nos engins ?

Répondre



**Frérot Georges** @ 2 novembre 2022 à 18:24

Il y a peut-être urgence à lancer une commission d'enquête parlementaire tant pour le NH90 que le Tigre qui semblent être victime, certes à des degrés moindre pour celui-ci, de dysfonctionnement semblable.  
Il en va de la crédibilité et de la viabilité opérationnelle des unités équipées de ces matériels.  
Il y a pour le moins urgence car tout cela n'est pas nouveau. Lister les anomalies, diagnostiquer leurs causes, proposer des solutions correctives ... La mise oeuvre d'un plan de correction de dysfonctionnements avérés dont ne peut plus ignorer l'existence.  
Comment palie-t-on à ces manques de ressources matérielles opérationnelles ?

Répondre



**Titi** @ 2 novembre 2022 à 18:34

A force je vais commencer à croire que cet hélicoptère a un soucis. Je sais bien que beaucoup incriminent le client mais quand même. Airbus serait moyen niveau hélicoptère militaire ?

Répondre



**koala** @ 2 novembre 2022 à 19:45

airbus sait faire des hélicos et mêmes les meilleurs au monde, Le NH est une merde mal née issue encore une fois d'un montage industriel et d'un cahier des charges à la con. Quand au tigre demandez donc aux allemands encore une fois pourquoi certains choix ont été fait comme l'absence de fenestron.  
Quand à la dispo, le H60 ne vaut pas mieux, et a été épinglé à plusieurs reprise par le pentagone, mais vu le volume exceptionnel produit, finalement sa dispo semble gérable.  
Maintenant les dauphins, les lakotas, et mêmes les pumas ( service logistique de la Navy pour les portes avions, au travers de contrats privés) volent pour l'armées US et donnent entière satisfaction.

Répondre



**Tangourou** @ 3 novembre 2022 à 0:51

En ce qui concerne = quant à (avec un t à quant).  
Quant au Tigre.  
Quant à la dispo.

Répondre



**Huon** @ 2 novembre 2022 à 20:22

Le NH90 n'est pas un hélicoptère Airbus.

Répondre



**chemistecles** @ 2 novembre 2022 à 18:41

Paramètres cookies

Pas tellement étonnant, cette daube stratosphérique n'a jamais été capable d'avoir une disponibilité convenable. A 22 000 euros l'heure de vol, ca fait un peu cher le pot de fleur.

Répondre



**NRJ** · 2 novembre 2022 à 20:56

@themistocles

D'où vient votre chiffre de 22000 euros l'heure de vol ?

Répondre



**Themistocles** · 2 novembre 2022 à 23:29

Coût horaire tenant compte du prix de chaque appareil, du potentiel en heure de vol des machines, du prix des pièces détachées the contrats de maintenance, du carburant mais pas des munitions. Et de la solde e l'équipafe hors pension. Publie et actualisé tous les ans pour tous les appareils . Le chiffre de 22000 pour le NH date de 3 ou 4 ans.

Répondre



**Pif paf pouf** · 3 novembre 2022 à 17:25

« l'équipafe », j'aime bien !

Mais on devrait probablement réserver l'appellation aux membres de la Patrouille de France.

Répondre



**Alpha (α)** · 3 novembre 2022 à 20:10

@themistocles

En 2018, un rapport de la cours des comptes suédoise avait estimé le prix de l'heure de vol de la version ASM de l'appareil à 242.000 couronnes, soit plus de 25.000 € !!!

Très cher le pot de fleurs...

Répondre



**Bourbaki** · 2 novembre 2022 à 19:13

il doit y avoir un gros travail de sape (lobbying) de la part des américains là-dessous pour conchier tout ce que nous faisons... La France n'aurait jamais dû abandonner l'Aérospatiale aux allemands d'Airbus...

Je pense même que le but est de neutraliser la France et toute son industrie aéronautique au bénéfice des USA...

Répondre



**lgbtqi+** · 3 novembre 2022 à 6:42

Méfiez-vous, les USA ont glissé un micro dans votre oreiller et un endoscope dans votre matelas.

Répondre



**grincheux** · 2 novembre 2022 à 19:57

C est ni plus ni moins qu' un scandale militaro-industriel . Comment faire la guerre avec du materiel non fiabilisé , où il faudrait presque un ingénieur aero dans chaque appareil pour le faire fonctionner. Je suis dégouté , après on se demande pourquoi les US domine.

Répondre



**Raymond75** · 2 novembre 2022 à 21:16

Un fiasco industriel est regrettable, mais cela peut arriver. Encore faut il en connaître les causes précises, c'est à dire le vouloir ... Certains parlent de trop grande sophistication, d'autres de corrosion, d'autres de fragilité, d'autres de manque de disponibilité des pièces de rechange, d'autres de trop de versions ... Une commission d'enquête objective, indépendante et internationale est indispensable, mais je ne la vois pas venir, ni même être évoquée.

Airbus est un très grand constructeur dans le domaine des avions civils, innovant et performant. Pourquoi devient il médiocre dans le domaine militaire ? Les donneurs d'ordre y sont probablement pour quelque chose ...

Répondre



**vrai\_chasseur** · 2 novembre 2022 à 23:56

@R75

Il y a un peu de tout cela comme causes.

- La corrosion est un problème bien documenté, notamment par la marine néerlandaise.
- Le manque de pièces détachées (dû pour beaucoup à l'absence de budget de la part du client sur ce point) et la durée de leur approvisionnement est la cause majeure, responsable d'au moins 25% d'indisponibilité.

- le grand nombre de versions ajoute à la complexité de gestion des pièces détachées.

- et dans certains cas d'espèce (le NH90 australien, produit localement en licence), on rajoute une couche de complexité qui est le transfert de technologie.

Malgré tout, rien de tout cela n'est insurmontable au plan industriel.

Mais si ça patine quand même et qu'on n'arrive pas à résoudre les problèmes, c'est qu'il faut probablement chercher plus en amont la cause racine : elle réside sans doute dans la complexité de l'écheveau des responsabilités industrielles. Le NH90 est produit par NH Industries, composé de 4 industriels : Airbus Helicopters France, Airbus Helicopters Allemagne, Leonardo et Fokker (oui, il y a bien 4 sociétés...). La coordination industrielle entre eux est un projet en lui-même, qui, s'il dérape, paralyse tout le reste.

- Peut-être est-ce de l'eau au moulin de Dassault à propos du SCAF et de son exigence de maîtrise d'oeuvre unique : si on est plusieurs mains sur le volant, ça n'avance pas. C'est ce qui pénalise ce malheureux NH90.

Répondre



**Laudateur** · 3 novembre 2022 à 17:28

Vous êtes un contributeur précieux. Merci.

Répondre



**Félix GARCIA** · 3 novembre 2022 à 19:19

J'ai déjà essayé de lui faire lâcher son fromage. Pas moyen.

^^

Répondre



« Certains parlent de trop grande sophistication, d'autres de corrosion, d'autres de fragilité, d'autres de manque de disponibilité des pièces de rechange, d'autres de trop de versions ... » Ce sont les symptômes ça.

Airbus n'est pas en cause c'est le consortium monté avec le plus d'industriels possible en dépit des compétences des uns et des autres. Tout le monde était conscient dès le départ que le programme n'était pas taillé pour maîtriser ses coûts.

Donc « Une commission d'enquête objective, indépendante et internationale est indispensable » ne sert à rien puisqu'on sait déjà pourquoi ça a planté.

Répondre



**Aramis** · 2 novembre 2022 à 21:28

Il faut un remplaçant pour les NH90 et Caracal. Produit en grande série bien sûr.

Répondre



**Thierry le plus ancien** · 3 novembre 2022 à 1:00

là c'est mal barré, le Sénat nous ressort l'austérité en pleine inflation, autant dire que c'est comme jeter une bouée de sauvetage en plomb aux naufragés !

faut dire qu'eux n'ont pas trop de problème de chauffage ou pouvoir d'achat, ils doivent pas bien savoir ce qui se passe en France dans leur tour d'ivoire.

même le budget défense se réduira à une poignée de cacahuète, faudra quand même fouiller pour voir si on trouve pas des roubles sous leur lit.

<https://www.publicsenat.fr/article/parlementaire/le-senat-accelere-le-retour-a-un-deficit-public-sous-les-3-du-pib-contre-l>

Répondre



**Aramis** · 3 novembre 2022 à 14:30

Augmenter le budget de la défense ne signifie pas qu'on laisse inchangé les autres budgets.

Répondre



**Fralipolipi** · 3 novembre 2022 à 17:13

@Aramis

Et comme pour le H160M, le salut viendra peut-être du marché civil ? (quoique pour ces formats d'hélico là -10-11 tonnes – j'en doute un peu).

Ou sinon, il faut spéculer très fort sur une suite donnée au RACER favorisant alors, en anticipation, un hélico Hybride de la catégorie des 10/11 tonnes (... avec pour le coup un marché civil qui serait beaucoup plus ouvert !).

Faut vite mettre en vol le RACER et donner une suite à ce programme !!!

... l'ambition ne nous fera pas de mal ... surtout si Airbus Helicopters reste seul maître à bord.

Répondre



@Fralipolipi

Vu l'attrition des hélicoptères dans le conflit en Ukraine, avec pourtant nombre de leurres et de vol tactiques, mef' de ne pas surinvestir dans un mouton à 5 pattes...

<https://www.aerobuzz.fr/breves-industrie/vers-de-nouveaux-programmes-dhelicopteres-militaires-europeens>

<http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2022/06/17/helicoptere-militaire-du-futur-23133.html>

Répondre



svym Ⓞ 2 novembre 2022 à 21:45

Peut-être pouvons-nous se poser la question de l'adéquation du besoin exprimé par les forces et la réponse proposée par les industriels. Airbus est généralement le titulaire du contrat initial et fait travailler de multiples sous-traitants dans divers pays. Ce n'est donc après tout qu'un assembleur. Le maillon faible est la DGA et ses HOMOLOGUES allemands, espagnols et autres qui en réunions se chamaillent pour tirer la couverture à soit afin d'obtenir le max de sous contrats de production pour son pays ainsi que la maintenance qui va avec au détriment de la qualité et fiabilité. De plus, comme les délais de définition du produit son trop court, des systèmes entiers sont achetés sur étagère à des entreprises sorties de nulle part par une des nations cadre à la grande surprise des autres. Autre cas de figure le fameux produit qui n'existe pas encore mais sera juré craché par terre OPS le jour J. Finalement lors de la mise en service d'un nouvel appareil il n'est pas rare qu'il ne réponde qu'à 80% voire moins du besoin sur certains équipements ce qui peut être acceptable car les tests en vol et utilisation permettront de tendre vers 100% cependant il est inacceptable de mettre en service du matériel répondant à moins de 60% du besoin, non éprouvés, de fiabilité inconnue et quasi sans pièces de rechange. Les forces commandent du matériel, les industriels font ce qu'ils savent faire ou essaient et la DGA patauge dans la semoule entre coûts, délais, savoir-faire réel ou supposé alors la dispo on verra bien.

Répondre



Aramis Ⓞ 3 novembre 2022 à 14:32

« Ce n'est donc après tout qu'un assembleur. Le maillon faible est la DGA et ses HOMOLOGUES » non c'est le politique qui a voulu impliquer pleins d'entreprises.

Répondre



Jeçaishuishian Ⓞ 3 novembre 2022 à 17:37

« Peut-être pouvons-nous se poser la question »

Je me pose la question.

Tu te poses la question.

Il/elle/on se pose la question.

Nous nous posons la question.

Vous vous posez la question.

Ils/elles se posent la question.

Peut être pouvons-nous nous poser la question.



**Phil** @ 2 novembre 2022 à 22:24

Inutile de se demander ce que sera le scaf si Airbus dirigé par les boches prend le lead sur Dassault.  
Ratage plantage et désastre militariste industriel....

Répondre



**Achille-64** @ 3 novembre 2022 à 5:09

Oui, ce serait le crash total avec dégâts létaux pour la BITD française.

Notez que les Américains avaient dit : le Rafale sera le dernier avion de combat français. Il faut toujours écouter ce qu'ils disent, c'est parfois une expression de leur 'deep state' qui a une très très grosse inertie.

MEF sur le SCAF. Mais que peut-on faire sinon croiser les doigts sur la résilience de Dassault face aux pressions diverses ?

Répondre



**ONERESQUE** @ 2 novembre 2022 à 23:42

Quand on construit un hélico en carbone-époxy qui doit se balader dans un environnement bourré de Cations et d'Anions, il ne faut pas, surtout pas, y coller des inserts métal à potentiel galvanique franchement différent....Si tous les alus sont carrément à éjecter car abominables, même les inox doivent être protégés par des vernis et des plaques teflon interstitielles...Seul le titane TA6V passe et encore.....ils auraient mieux fait d'interroger chez EUROCOPTER ( Airbus Helicos now ) les fabricants d'espar de bateaux composites...Le mât en carbone de Pajot en 1984 ( Route du Rhum 1982 ) était tombé « façon puzzle » car l'excellent carbone-époxy très récent, qui aurait pu durer 50 ans, avait été troué sur des dizaines de circonférences façon « poinçonneur des Lilas » par les rivets métalliques qui assemblaient les plaques de CFRP et qui avaient fait « pile » ....ballot aussi pour le NH-90.....principale cause de cette catastrophe industrielle.....

Répondre



**christopheR** @ 3 novembre 2022 à 10:28

Les problèmes datent depuis plusieurs années et cela devient critique. Les USA évidemment appuient là où cela fait mal, c'est de bonne guerre.

Mais le problème vient en grande partie de la gestion de AH. En effet il est très difficile de travailler avec les équipes de Marignane si la société n'est pas locale (moins de 10 km à la ronde). Les meilleures spécialistes qui auraient pu apporter des améliorations majeures et sauver les programmes ont toujours été écartés et totalement ignorés. Préserver le tissu local est une bonne stratégie sauf quand cela conduit dans le mur !

Répondre



**Etienne Declercq** @ 3 novembre 2022 à 11:06

Les appareils mal conçus coûtent cher à l'entretien et sont souvent indisponibles.

Il en faudrait donc plus.

Il n'y a pas que les NH90.

Les F-35 sont très chers à l'heure de vol.



**Fralipolipi** · 3 novembre 2022 à 17:14

Chacun sa croix ... faudra juste éviter de mettre en oeuvre à la fois le F35 et le NH90 🙄

Répondre



**Alfred** · 3 novembre 2022 à 14:50

Tous ces consortiums de circonstances imposés pour des raisons politiques, sans tenir compte des différences entre les « partenaires forcés et contraints », ne produiront jamais que des canards boiteux, car il n'existe bien souvent ni relation antérieure de travail, ni culture commune, et chacun continue de faire comme il faisait. Rien ne vaudra l'efficacité d'une relation pérenne entre une entreprise et les sous-traitants avec qui elle a l'habitude de travailler, car chacun connaît les attentes et les limites de l'autre. Le meilleur exemple en est Dassault. Et c'est la Rand Corporation qui le dit après avoir examiné les raisons de quelques déboires récents de l'industrie aéronautique US.

Répondre



**charly10** · 3 novembre 2022 à 15:54

Beaucoup d'avis comme d'hab sur ce post. Des idées intéressantes, d'autres farfelues. Il en ressort comme toujours, des constatations classiques dans le domaine du coût de ces engins achat et surtout du MCO. Le NH 90 n'est pas techniquement un mauvais appareil, il est simplement comme beaucoup d'autre, victime d'un mauvais pilotage du consortium NHI, et de choix politiques trop dépendants des « lobbies ». La collaboration en matière de technologie de plusieurs entités sur un même projet est toujours délicate ; En matière d'armement vouloir une structure unique, sur laquelle viennent se greffer des dizaines de variantes d'équipements, n'est jamais gage de fiabilité et relève de la gageure en matière de soutien. Il est étonnant que ces fondamentaux soient oubliés par nos décideurs. Mais je voudrais simplement rappeler à tous, que le conflit actuel Russo Ukrainien démontre à quel point le concept de l'hélicoptère ou de l'avion, armé, se heurte aujourd'hui aux avantages pris par les drones télépilotés.

Le ratio coût/efficacité d'un drone est très largement en faveur du drone. Et pour moi qui suis un ancien pilote ALAT, c'est une déchirure que de l'admettre. L'AA a bien essayé de freiner l'arrivée des drones dans les années 90/2000 pour « sauver ses pilotes ». Mais les faits sont là, et inéluctables ... Il va falloir revoir certaines doctrines d'emploi. On peut comprendre aujourd'hui que les décideurs qui financent les projets, se posent la même question au moment d'engager des milliards d'euros ou de dollars en matière de défense.

Répondre



**Charognard** · 3 novembre 2022 à 20:45

@ charly10

C'est un lourd constat en effet, si lourd qu'il dérange beaucoup.

<https://lerubicon.org/publication/dans-le-deni-sur-le-deni-pourquoi-le-succes-aerien-de-lukraine-doit-inquieter-occident/>

Répondre



Ils veulent pas nous les refiler leurs Nh90 les insatisfaits qu'on pique quelques pièces dessus pour équiper les nôtres... on fait déjà cela sur les autres flottes alors autant continuer. Allez, on fait un prix d'amis à NHI, 1 euros symbolique et on en parle plus. Misère misère.

Répondre



**Benoît**  3 novembre 2022 à 18:30

c'est très simple. vous voulez faire partie de l'Europe = obligatoirement de se fournir en matériel militaire auprès de l'Europe. autrement sanction financière européenne.

Répondre



**GHOST**  3 novembre 2022 à 19:16

L'Europe.. une organisation « militaire »? Croyez-moi, la Finlande et la Suède vont faire le choix de quitter l'UE si vous imposez une obligation en matériel militaire auprès de la France..

Répondre



**Alpha (α)**  3 novembre 2022 à 19:10

Quand il vole, le NH90 un hélicoptère tout à fait correct et qui remplit sa mission.

Mais il a un besoin de soutien logistique et technique extrêmement élevé. Il faut beaucoup de personnel pour l'entretenir. Il y a aussi un besoin important en pièces de rechange, qui ne suivent pas du côté de l'industrie.

Clairement : le soutien industriel n'est pas adapté à l'opérationnalité attendue pour un hélicoptère moderne. D'où des taux de disponibilité de 30 à 40% selon les utilisateurs.

Pourtant, il s'agit d'un hélicoptère mature avec lequel les forces opèrent depuis des années et cette disponibilité devrait être toute autre ! De même, les temps d'immobilisation, quand il faut faire des modifications, sont extrêmement longs.

Le problème principal vient du fait qu'il s'agit d'un appareil construit en coopération, avec trop d'industriels impliqués, dont certains ont leur propre « produit maison » qu'ils favorisent aux dépens de ce vilain petit canard. Ajoutons à cela une multitude de versions spécifiques, et vous avez toutes les données du « problème NH90 » !...

Répondre

## LAISSER UN COMMENTAIRE

Commentaire \*

Nom \*

E-mail \*

Site web

[Paramètres cookies](#)

Laisser un commentaire

## COMMENTAIRES RÉCENTS

● **Catoneo** dans [Ayant écarté l'A400M, l'Australie veut acheter 24 avions de transport C-130J Hercules pour 6,35 milliards de dollars](#)

---

● **Djé** dans [Un Mirage 2000-5 de l'Escadron de chasse 1/2 Cigognes s'est écrasé dans la région de Luxeuil-les-Bains](#)

---

● **Charognard** dans [À son tour, la Suède songe à retirer ses hélicoptères NH-90 du service plus tôt que prévu](#)

---

● **tschok** dans [Pour la première fois depuis 1953, Pyongyang a tiré un missile vers les eaux territoriales sud-coréennes](#)

---

● **Tulio** dans [Otan : La Suède et la Finlande n'excluent pas la présence d'armes nucléaires sur leur territoire](#)

---

● **On se bat pour des valeurs** dans [Otan : La Suède et la Finlande n'excluent pas la présence d'armes nucléaires sur leur territoire](#)

---

● **tschok** dans [Pour la première fois depuis 1953, Pyongyang a tiré un missile vers les eaux territoriales sud-coréennes](#)

---

● **Carin** dans [Un Mirage 2000-5 de l'Escadron de chasse 1/2 Cigognes s'est écrasé dans la région de Luxeuil-les-](#)

📅 novembre 2022

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

🕒 [Les États-Unis tentent de garder la trace des armes fournies aux forces ukrainiennes](#)

---

🕒 [Un Mirage 2000-5 de l'Escadron de chasse 1/2 Cigognes s'est écrasé dans la région de Luxeuil-les-Bains](#)

---

🕒 [Le Conseil de sécurité de l'ONU a prolongé le mandat de la force européenne Althea en Bosnie Herzégovine](#)

---

🕒 [Ayant écarté l'A400M, l'Australie veut acheter 24 avions de transport C-130J Hercules pour 6,35 milliards de dollars](#)

---

🕒 [Otan : La Suède et la Finlande n'excluent pas la présence d'armes nucléaires sur leur territoire](#)

---

🕒 [À son tour, la Suède songe à retirer ses hélicoptères NH-90 du service plus tôt que prévu](#)

---

🕒 [LPM 2024-30 : M. Lecornu suspend toutes les transformations en cours du Service de Santé des Armées](#)

---

🕒 [Pour la première fois depuis 1953, Pyongyang a tiré un missile vers les eaux territoriales sud-coréennes](#)

---

🕒 [Londres confirme le déploiement de deux MiG-31K russes et de missiles hypersoniques Kinjal en Biélorussie](#)

---

---

● appolo dans Un Mirage 2000-5 de l'Escadron de chasse 1/2 Cigognes s'est écrasé dans la région de Luxeuil-les-Bains

---

● Tulio dans Otan : La Suède et la Finlande n'excluent pas la présence d'armes nucléaires sur leur territoire

---

🕒 Pour la première fois, l'US Air Force a fait voler un avion ravitailleur KC-46A Pegasus sans co-pilote

---

[Accueil](#)

[Rubriques](#)

[Magazine](#)

[Biblio](#)

[Forum Militaire](#)

[Publicité](#)

[Mentions légales](#)

[Confidentialité](#)



2007-2019 (C) Zone Militaire

Powered by WordPress. Theme by Alx.

