



(c) SIRPA Air

Les drones vus par le CEMAA

Les drones, réellement pilotés à distance par faisceaux d'électrons intégrés, ont fait preuve de leurs complémentarité et plus-value sur certains théâtres d'opérations.

Tel est l'avis du chef d'état-major de l'armée de l'Air, le général Jean-Paul Paloméros, exprimé lors de la 5ème Rencontre avion civile aviation militaire, tenue le 19 mai 2011 à Paris.

Depuis 15 ans, dit-il, les drones ont démontré un apport de capacités nouvelles et exceptionnelles, d'où leur intérêt militaire, civil, étatique et privé pour la surveillance, la recherche et le sauvetage et enfin le relevé de données scientifiques et atmosphériques. Mais, ils ne remplaceront pas le transport de passagers dans un avenir immédiat. Ils permettent le partage des missions et de la technologie avec les aéronefs habités. Ces plates-formes constituent une spécificité à exploiter, en vue de rechercher des améliorations qualitatives dans la propulsion et l'aérodynamisme. Elles nécessitent aussi un partage de l'éventail

des fréquences et donc la maîtrise du spectre électromagnétique pour le pilotage et la transmission de données, en vue de permettre la surveillance en temps réel avec des vidéos en couleurs. Les drones devront aussi atteindre le même niveau de sécurité que les avions. En un siècle,

l'aviation est devenue le mode de transport le plus sûr au monde, malgré quelques accidents, avec aujourd'hui plus de deux milliards de passagers par an. L'armée de l'Air utilise les drones pour améliorer l'efficacité des missions militaires. Depuis la fin des années 1990, elle en a acquis quatre, qui ont servi notamment pour la sécurité aérienne du voyage du pape Jean-Paul II à Lourdes en 1998, puis les a envoyés en Afghanistan en 2009 pour la surveillance des opérations en temps réel. En deux ans, précise le général Paloméros, les drones Harfang (moyenne altitude et longue portée) ont effectué 4.000 heures de vol et 440 missions opérationnelles pour l'ensemble des troupes de la Force internationale d'assistance à la sécurité. Il s'agit maintenant de chercher un successeur à ce système expérimental, afin de pouvoir différencier les pick up (camionnettes à plateau découvert) civils des pick up armés. L'espace aérien afghan, très complexe, est fréquenté par des avions de chasse et de soutien, des hélicoptères et des appareils de transport civil, sans que le système de contrôle en soit perturbé. Les drones ont été intégrés à ce dispositif confiné, avec des tirs d'artillerie qui montent jusqu'à plusieurs milliers de mètres. La base aérienne de Bagram est comparable à l'aéroport d'Orly avec 150.000 mouvements annuels, soit 400 par jour, et des procédures à respecter. « Les drones ne sont pas des robots, souligne le général Paloméros, mais des avions à part entière ». Leurs automatismes servent à rentrer à la base en cas de perte de contact, ce qui ne s'est pas encore produit en Afghanistan. Avec 1.500 heures de vol, le Harfang a démontré sa pertinence en opérations : précision micrométrique, système anticollision, liaison satellite et respect des exigences du contrôle aérien. Il peut apporter une contribution appréciable en cas de catastrophe naturelle.

Toutefois, indique le général Paloméros, son intégration dans la circulation aérienne civile nécessite une certification de navigabilité, une qualification du personnel et un dispositif « voir et être vu » (détecter et éviter) pour la sécurité des aéronefs avec des pilotes à bord.

Loïc Salmon

Drone Harfang de l'Armée de l'Air.