

[Accueil](#)

[Rubriques](#)

[Magazine](#)

[Biblio](#)

[Forum Militaire](#)

[Publicité](#)

[Mentions légales](#)

[Confidentialité](#)



[Accueil](#)

[Rubriques](#)

[Magazine](#)

[Biblio](#)

[Forum Militaire](#)

[Publicité](#)

[Mentions légales](#)

[Confidentialité](#)



zone militaire
opex360.com



FORCES NAVALES

🗨 64

Le successeur de l'avion de patrouille maritime Atlantique 2 sera le Falcon 10X ou l'Airbus A320neo

Ewan Lebourdais
PHOTOGRAPHE MARITIME
www.ewan-photo.fr



Lancé en 2017, le programme MAWS [Maritime Airborne Warfare System] devait permettre de remplacer les avions de patrouille maritime Atlantique 2 de la Marine nationale et P-3C Orion de la Deutsche Marine à l'horizon 2030/35 dans le cadre d'un « système de systèmes » reposant sur un réseau de capteurs [satellites, radars, drones, sémaphores, etc] et de nouvelles capacités dans les domaines de la guerre électronique et de la lutte anti-navire.

Seulement, la décision de Berlin d'acquérir au moins cinq P-8A

PRÉPAREZ VOTRE PROJET EN MODE MILITAIRE

5 heures d'ateliers du 31 janvier au 4 février



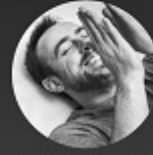
GÉNÉRAL DESPORTES



COLONEL GOYA

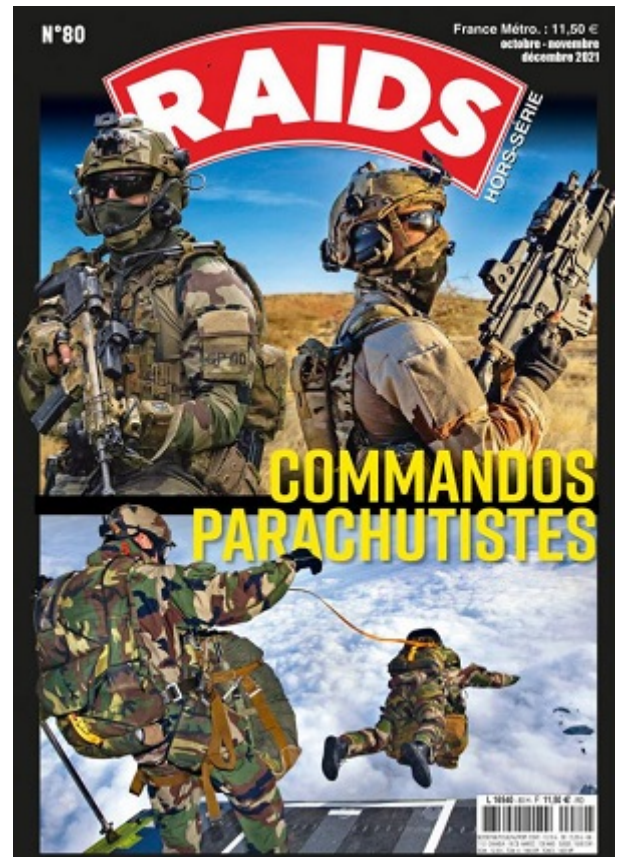


AMIRAL LAJOUS



NICOLAS DOUMENC

COIN DES REVUES



Poseidon auprès de l'américain Boeing afin d'accélérer le remplacement de ses P-3C Orion a compromis l'avenir de ce programme franco-allemand, que Paris a tenté de sauver en proposant vainement quatre Atlantique 2 au standard 6.

Cela étant, et comme l'a rapporté Defense News, le ministère allemand de la Défense a dit attendre les résultats d'une étude préliminaire française sur le MAWS avant de se prononcer sur la suite à donner à ce programme...

Quoi qu'il en soit, lors d'une audition au Sénat, lors des discussions budgétaires pour l'année 2023, le chef d'état-major de la Marine nationale [CEMM], l'amiral Pierre Vandier, avait d'abord admis que la coopération franco-allemande battait de l'aile... avant d'indiquer que, pour « assurer le remplacement » des Atlantique 2, des offres avaient été remises par des industriels dans le cadre d'études demandées par la Direction générale de l'armement [DGA]. Mais il ne souhaita pas en dire davantage.



Étant donné qu'il peut se prévaloir d'une longue expérience en matière d'avions de patrouille maritime [notamment après avoir repris Bréguet, en 1971], Dassault Aviation n'a pas caché son intention de faire une offre au ministère des Armées en vue du remplacement des Atlantique 2. Et de préciser que celle-ci reposerait sur son Falcon 10X.

Cependant, l'ex-Délégué général pour l'armement [DGA], Joël Barre, avait dit « ne pas se focaliser d'emblée » sur une solution développée par Dassault Aviation quand il évoqua les difficultés du MAWS devant les députés, en octobre 2021. « On peut aussi envisager des plateformes d'Airbus et même, peut-être, de plus bas niveau en matière de performances, du côté d'ATR, voire de CASA, même si cela ne reviendrait pas du tout à jouer dans la même cour », avait-il dit. « Il n'y a pas que Dassault en Europe », avait-il insisté.

En tout cas, la succession de l'Atlantique 2 se jouera entre deux industriels : Dassault Aviation et

Airbus. C'est en effet ce qu'a annoncé la DGA, ce 12 janvier, après avoir notifié à chacun d'entre-eux une étude d'architecture de système de patrouille maritime du futur d'un montant de 10,9 millions d'euros, sur la base du Falcon 10X pour l'un et sur celle de l'A320neo pour l'autre.

Pour rappel, Airbus avait dit envisager mettre sur le marché une version militarisée de son A320neo en 2018. « Nous avons l'expérience de la conversion de l'A330 en A330 MRTT et nous avons un processus plus efficace » et le rendement des moteurs de nouvelle génération [Geared Turbofan de Pratt & Whitney ou LEAP de General Electric/Safran] permettra une version militaire performante », fit valoir Fernando Alonso, directeur de la division « Avions militaires » d'Airbus Defence & Space à l'époque.

Les deux constructeurs retenus auront chacun à proposer une « solution économiquement intéressante répondant au au besoin opérationnel de la Marine

nationale à l'horizon post-2030 », explique la DGA. En outre, leurs propositions devront « rester ouvertes à la coopération avec d'autres partenaires européens potentiellement intéressés ».

« Les innovations étudiées pendant ces études pourront porter sur l'amélioration des capteurs, des moyens de communication, sur l'introduction de logiques basées sur de l'intelligence artificielle ou sur l'intégration de l'armement, notamment le futur missile anti navire », a encore précisé la DGA. La durée de ces études sera de 18 mois et « contribueront aux réflexions sur l'avion de patrouille maritime futur, dont le lancement est envisagé en 2026 dans la perspective d'une nouvelle capacité dans la décennie 2030-2040 », a-t-elle conclu.

À noter que le soutien des moteurs Rolls Royce Tyne dont sont dotés les Atlantique 2 a été confié pour une durée de dix-huit ans à Safran Aircraft Engines, en décembre dernier, dans le cadre du marché « Iroise ».

Tags: A320neo Airbus Atlantique 2

Dassault Aviation

Direction générale de l'armement

Falcon 10X Marine Nationale MAWS

PATMAR patrouille maritime

ARTICLE	PROCHAIN
PRÉCÉDENT	ARTICLE
Le ministère des Armées a notifié la commande d'un second lot de 50 chars Leclerc rénovés	Le ministère des Armées a commandé 200 missiles anti-char AKERON MP de plus pour l'armée de Terre

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

64 CONTRIBUTIONS

 **Contributions 58**

 **Pingbacks 0**



Alex © 12 janvier 2023 à 16:18

pourquoi pas Airbus, pour l'export intra européen ça fera moins produit franco français, mais le tout développé en France et avec un petit accord avec Airbus pour que les compétences restent en France pour une décennie ou deux minimum

Répondre



Momo · 12 janvier 2023 à 19:48

On est d'accord mais par ailleurs les américains n'ont pas trop d'état d'âmes sur l'américano-américain et les allemands n'en parlons pas sauf si évidemment ils ne savent pas faire, comme en aviation militaire quel que soit le programme. Ceci étant il est certain qu'Airbus a une carte à jouer, et c'est toujours bien d'utiliser l'argument en négo.

Mais si c'est pour faire au bout du compte de nouvelles concessions aux allemands il faut partir en courant.

Nos gouvernants sont-ils capables de jouer avec tout ça? Jusqu'à présent ils ont mal gérés les évènements sur ces sujets et de toutes façons aucun de ceux en place ne sera là en 2026. Ce n'est pas une perspective déplaisante.

Répondre



Alex · 12 janvier 2023 à 16:21

soit dit en passant, les Allemands, il faut arrêter avec eux ce ne sont vraiment pas des gens de confiance, ils mettent un point d'honneur à nous la mètre à l'envers systématiquement, donc la stop

faut arrêter le délire et leur dire de définitivement faire la plus grande armée d'Europe en achetant sur étagère du matériel Ricain et de surtout, surtout nous laisser tranquille définitivement

Répondre



Moyen métrage

🕒 12 janvier 2023 à 21:05

Définitivement, à l'endroit ou à l'envers, c'est à nous la mettre qu'ils mettent un point d'honneur.

Répondre



Félix GARCIA 🕒 12 janvier 2023 à 16:45

J'ai une idée qui contentera les patriotes/franchouillards (comme moi) et les Eurodébiles :

- Falcon 10X PATMAR
- A320neo AWACS

« On m'appelle le Chevalier Blanc ! »

https://www.youtube.com/watch?v=DQkGey_-W8c

Répondre



Fralipolipi

🕒 12 janvier 2023 à 19:53

Alors pour l'AWACS, autant choisir l'A320neo XLR.

Répondre



yvan 🕒 12 janvier 2023 à 20:06

plutot F10X MPA et F 10X AWACS pour standardiseret on pousse meme le vice avec un F10X en drone HALE plutot que le truc euro-machin hors de prix!!!! on doit meme pouvoir trouver 2/3 versions utilisables de plus

Répondre



Green 🕒 12 janvier 2023 à 21:11

Un awacs fait avec Saab sur
une base Falcon X, ca aurait
de la gueule aussi

Répondre



EchoDelta @ 12 janvier 2023 à 16:46

L'avantage des moteurs Leap pour aller sur zone c'est probablement un avantage, mais je pense que l'adaptation de la voilure, du fuselage et moteurs pour la patrouille seront peut être plus facile et plus agile chez Dassault que chez Airbus.

Après économiquement on a tout intérêt à faire chez Dassault dont on peut récupérer 60% du montant du contrat en taxes et impôts que chez Airbus ou nous pourrions espérer en récupérer maximum 30%.

Répondre



GUEPRATTE @ 12 janvier 2023 à 16:47

L' A 320 néo a été conçu et prévu comme car à touristes pour voler au niveau 330 en transportant du pax pas pour rien qu'il a un plafond de sustentation supérieur au plafond de propulsion.....car faire du radada en mer à 1000 pieds avec un avion de ligne , ce n'est pas la même chose qu'en Falcon ou en Breguet Atlantique , et la note de kéro avec un néo va être plus que salée pour le contribuable....de plus les AIRBUS néo sont conçus pour voler en automatique et uniquement en automatique avec la manette des gaz sur le cran climb durant tout le vol.....attention à la reprise de l'avion en manuel quand il faudra aligner les repères N1 sur la position des manettes de l'autopousée (une stupidité airbus) sinon ce sera comme le crash du 340 à Toronto.... de plus les mini sticks ne sont jamais synchronisés

entre eux ce qui peut faire du bordel en situation dégradée car aucun pilote ne sait ce que fait l'autre si les deux prennent les commandes en raw data... Rien de tel qu'un turbo prop pour faire du SAR ou du flicage navalperso je verrais plus ce genre de mission pour un Q 400...ils en ont bien à la sécurité civile pour larguer du retardant sur les chantiers...

Répondre



Wagdoox

© 12 janvier 2023 à 19:54

Il est pas question de faire du radada avec la solution airbus pas plus que sur p8. Les capteurs permettent de faire ca en altitude, c'est une capacite en moins mais fonctionne tres bien quand meme.

Il y a d'ailleurs peu de chance que dassault fasse mieux, les limitations du reacteur sont les memes pour tout le monde. Apres je regarde qui a le savoir faire et dassault a une sacree longueur d'avance.

Répondre



Dom © 12 janvier 2023 à 20:50

@Guepratte A part l'A400m, effectivement Airbus fait des avions pour transporter des passagers , comme Boeing et d'autres. D'ailleurs, on pourrait presque écrire Air ... Bus ou Bus de l'Air.

La stupidité que vous annoncez n'est pas de revenir aux repères N1 mais bien la non syncro des mini-manches. Les valeurs des manches s'additionnent ou

se retranchent, pas forcément une situation d'avenir Le double Input a son alarme. Quant à debrayer l'automanette, la course des manettes des gaz étant faible on est de suite aux repères. Pas besoin d'être pile poil Oui, tous les Airbus volent sur » Climb » et cela ne pose aucun problème. C'est un peu comme le mini manche, on s'en fait un monde 10 mn après on n'y pense plus. Les Anglais ont volé sur liners (Nimrod) et les Ricains le font aujourd'hui nos patmars ne sont pas plus mauvais. Pour un pilote de l'Aero, 1000 ft c'est plus du radada ! Bréguet Atlantic ou AMD Atlantique ?

Répondre



Titeuf @ 12 janvier 2023 à 16:48

la vraie question est :
Quel est la plus value entre Airbus et Dassault aviation dans la souveraineté nationale et le travail fait en France ???
Qu'est ce qui rapporterait le plus à la France ?
Je pose juste une question !!!

Répondre



Momo @ 12 janvier 2023 à 19:52

Pour être complet il faudrait préciser 'Airbus Défense'.
Je suppose?

Répondre



Wagdoox

@ 12 janvier 2023 à 19:55

Ca depend, le moteur du falcon est allemand... par

exemple (rr mais produit en allemagne).

Répondre



UnKnown · 12 janvier 2023 à 16:50

Allez on fait preuve de pragmatisme et on coupe la poire en deux, on prend le Neo comme plateforme et Dassault comme intégrateur système.

Répondre



UnKnown

· 12 janvier 2023 à 16:52

Même si j'avoue que personnellement je ne cracherais pas sur un Falcon 10X, très curieux de voir la bête en configuration patmar.

Dans les deux cas, ça restera un choix cohérent.

Répondre



mike · 12 janvier 2023 à 17:07

La DGA finance avec le même montant AIRBUS Defense & Space GmbH basé en Allemagne avec la très grande majorité de ses effectifs « avion » en Allemagne et en Espagne à même hauteur que DASSAULT entièrement français ? C'est papa SHOLTZ qui va être content du cadeau de MACRON ?

Répondre



Czar · 12 janvier 2023 à 19:49

oui c'est la question que je me posais : qu'advient-il de cette somme si le concurrent non-retenu décide d'utiliser ces études financées pour lancer son modèle sur le marché ?

pourquoi d'ailleurs c'est à l'armée de financer ces études, et pas à ceux

espérant lui vendre leur produit ?

Répondre



Fralipolipi © 12 janvier 2023 à 17:09

Ce n'est même pas en choisissant un Airbus A320neo pour cette Patmar que les Allemands viendront participer en quoi que ce soit avec nous.

Ici encore, ils jouent un jeu de dupes. On s'est déjà fait balader-couillonner une fois ... inutile de continuer à tendre l'autre joue.

.

Et puis si pour notre Patmar nous choisissons l'A320, l'essentiel du boulot d'intégration sera ensuite fait à l'usine espagnole de Getafe ...

.

Mais, au delà de ça, de toutes façons, la cellule qui offre les meilleures qualité aero sont celles des Falcon. Le X10 ira plus haut et plus loin qu'un A320. Avec des vitesses ascensionnelles bien meilleures (idem pour la vitesse de descente) => important lorsqu'on sait que les qualités d'un Patmar moderne sont justement de savoir bien voler tant en Basse Altitude qu'en Très Haute altitude, et de savoir passer rapidement de l'un à l'autre.

Les qualités de vol des Falcon (et pas seulement pour le confort), plébiscitées par tous les pilotes, même aux US, ne sont plus à démontrer.

Question domaine de vol, il sera clairement meilleur que l'A320.

Et le format de sa cabine sera largement suffisant, sans l'ombre d'un doute (Cf les propositions des concurrents sur des bases de cellules Bombardier ou autres ... encore un epeu plus petites que

celle du X10).

·
La seule chose « technique » qui pourrait donner un petit avantage à l'A320 Patmar par rapport à un Falcon X10 Patmar, c'est si Airbus est en mesure d'intégrer une soude à armement à l'A320 lorsque Dassault ne serait pas capable d'intégrer cela au Falcon X10.

·
Mais rien ne dit qu'Airbus pourra le proposer, et rien ne dit que Dassault ne pourra pas le proposer de son côté.

·
Sur tous les autres sujets Patmar, je n'en vois pas un seul sur lequel l'A320 serait meilleur.

Répondre



Fralipolipi

© 12 janvier 2023 à 17:15

Par ailleurs, un Falcon X10 Patmar pourrait ensuite ouvrir la porte à un Falcon X10 « Awacs » ... car le remplacement de nos vieux Awacs ne va pas tarder à être évoqué ... et ici aussi, avec la très grande miniaturisation des systèmes embarqués depuis les années 80 (arrivée des Awacs actuels à l'AAE), il n'est plus besoin de disposer d'une immense cellule pour réaliser les missions des Awacs modernes ... qui fonctionnent avec des antennes AESA fixes.

·
L'heure est à la compacité efficiente ... qui permet aussi de réduire la SER et donc la vulnérabilité.

Répondre



Wagdoox



12 janvier 2023 à 20:03

Oui et non.

Techno absolument vrai.

On aura aussi besoin d'augmenter le nb donc reduire la taille aidera a contenir la facture.

En revanche, les equipages peuvent pas en mignaturisé, les hawkeye permettent pas de gerer des espaces aussi important et surtout pas aussi longtemps.

Répondre



lym

12 janvier 2023 à 20:47

Pas mieux... Puis sur les grotobus des airs patmar, le créneau est déjà pris par le Poséidon. Ce serait nul de s'aligner frontalement.

Répondre



Momo 12 janvier 2023 à 19:57

Et puis si pour notre Patmar nous choisissons l'A320, l'essentiel du boulot d'intégration sera ensuite fait à l'usine espagnole de Getafe

Et dans cette hypothèse, malgré la profonde amitié que les espagnols ont à notre égard depuis napoléon, il se pourrait, peut-être, sait-on jamais, éventuellement, que le matériel intégré fasse l'objet d'une... attention... locale qui ne serait pas

forcément idéale pour la protection de l'avantage compétitif de Thalés en la matière.

Avec éventuellement un coup de mains d'autres amis d'outre-atlantique, au hasard.

Répondre



Jupiter @ 12 janvier 2023 à 17:18

Bonjour,

Je sais pas ou Dassault compte le mettre le FMAN mais ca sera certainement pas dans une soute! Vu la taille du machin, ca sera en emport sous ailes.

La bonne nouvelle c'est que les vitesses de ces deux engins permettront surement de le larguer sans un booster auxiliaire

Répondre



Wagdoox

@ 12 janvier 2023 à 20:01

Soutes conformes, Reorganisation interne. C'est possible.

Là ou je suis plus dubitatif comme la charge utile (en kg pas en volume).

Répondre



Fralipolipi

@ 12 janvier 2023 à 20:04

@Jupiter

Le Poseidon (base Boeing 737) a bien une soute à armements (à l'arrière du fuselage), mais c'est seulement pour les torpilles. Pour les Harpoon, il est condamné à les embraquer sous ses ailes, lui aussi ... si gros soit-il.

.

Donc probable que l'A320 se retrouve dans la même

config ... et c'est même certain !

Car on va pas s'amuser à tirer un missile depuis un Boeing/Airbus de l'arrière avec les 2 gros moteurs qui pendouillent des 2 côtés !
Laissons ça aux kamikazes !

.

A contrario, le Falcon X10 ne présente aucune contrainte sous ses ailes et fuselage pour l'emport et le tir d'armements ... vu que ces moteurs sont un gros niveau au-dessus.

Répondre



vrai_chasseur

© 12 janvier 2023 à 20:47

@Jupiter

Par exemple comme fait LM pour le Sea Hercules (à 1'21 de la vidéo) :

<http://www.youtube.com/watch?v=kjFijMCgh24&t=82s>

–

Le vrai problème est qu'un Patmar requiert une cellule spécifique pour faire tout ce qu'on lui fait faire.

Mais pour développer une cellule spécifique Patmar il faut un marché export pour l'amortir : peu probable. C'est pour cela que tous les constructeurs partent d'une cellule existante.

En vérité ni le Falcon 10X ni l'A320neo ne sont parfaitement adaptés à l'ensemble du spectre des missions Patmar.

Et ça va plus loin que la transformation « à la MRTT » d'un A330 pour embarquer des capteurs et des suites

logicielles : dire cela, c'est déjà se tromper dès le départ.

Un Patmar est en fait un avion très complet. Une sorte de synthèse d'à peu près tout, à part chasseur : il est à la fois patrouilleur, détecteur multi-capteurs, tireur de munitions guidées, torpilleur de sous-marins et de navires, relais de transmission, calculateur de données et distributeur de pistes, largueur de nombreux types de charges utiles, bouées SAR, bouées flash... etc, et il est même largueur de chuteurs opérationnels. Un avionneur doit maîtriser toutes ces facettes pour faire un bon Patmar.

Répondre



Tannenberg · 12 janvier 2023 à 17:20

Si Airbus peut retravailler l'A320neo pour y caser une soute, cela pourrait avoir un avantage décisif, sinon entre Dassault et Airbus, c'est probablement bonnet-blanc et blanc-bonnet en terme rapport coûts/efficacité à T0, même si Dassault sera toujours plus souple et réactif que Airbus pour adapter/améliorer la plateforme et l'intégration de ses capteurs au gré des besoins utilisateur.

Répondre



Momo · 12 janvier 2023 à 20:02

Les perf en basse altitude n'auront rien de commun. Sans parler de la facilité de pilotage. Les avions Dassault bénéficient tous, Falcon compris, du savoir faire militaire acquis par des

décennies d'apprentissage et de progrès.

Rien à voir avec Airbus, par la force des choses, c'est un simple constat.

Anecdote germanique: Michael Schumacher pilotait un Falcon perso. Il avait essayé tous les autres modèles, et comme ses moyens le lui permettaient il avait rapidement fait son choix.

Le Falcon c »est autre chose, et Schumacher était dithyrambique à ce sujet.

Répondre



Raymond75 · 12 janvier 2023 à 17:28

Il est dommage que l'ATR n'est pas été retenu, car il offre un bon compromis coût / performances, et a fait ses preuves commerciales. C'est un moyen courrier. L'A320 Neo offre une grande capacité, et peut voir son rayon d'action ou la durée de ses patrouilles très prolongés. Les deux peuvent avoir une soute aménagée pour des largages de torpilles. Et les deux font l'objet de coopérations européennes.

Répondre



Momo · 12 janvier 2023 à 20:10

T'as pas compris, le but nez pas d'aller avec le CE à Marrakech!

Répondre



Fralipolipi · 12 janvier 2023 à 17:37

Bon, après, il existe aussi un projet qui pourrait faciliter l'offre d'Airbus et de l'A320 Patmar.

Pour éviter d'imposer à l'A320 de devoir descendre d'altitude trop souvent et trop rapidement (ce qu'il fait moins bien qu'un Falcon), il est

aussi possible d'innover sur les torpilles ... pour leur permettre d'être larguées en haute/moyenne altitude, plutôt qu'à Basse altitude – ce que développe justement les US depuis peu pour leurs Poseidon : <https://fr.topwar.ru/205668-planirujuschaja-torpeda-sistema-haawc-dlja-samoletov-p-8a-poseidon-doshla-do-nachalnoj-operativnoj-gotovnosti.html>

Après reste à savoir quelle sera aussi l'altitude maxi pour mise en oeuvre des bouées acoustiques ... A mon avis, cela va rester assez bas, surtout si on veut rester précis (avantage Falcon X10).

Répondre



philbeau © 12 janvier 2023 à 17:48

« nous avons un processus plus efficace » fit valoir Fernando Alonso, directeur de la division « Avions militaires » d'Airbus Defence & Space... toujours là pour se dire les meilleurs, chez Airbus, la vantardise marketing de la maison mère allemande a déteint chez les espagnols. On pourrait leur rappeler le long long chemin de dérapages techniques et budgétaires de l'A 400. Après l'A 330 MRTT, est une bonne base native qu'ils ont rationnellement aménagé pour en faire un avion réussi. La DGA, a un biais européiste, tendance gouvernementale oblige. Cela pèsera dans le choix à coup sûr ; à coût sûr ? ils feraient bien de regarder la question de près.

Répondre



Czar © 12 janvier 2023 à 20:00

bah il était pas mal en formule 1 si mes souvenirs sont bons.

Répondre

**Jason Bourne** · 12 janvier 2023 à 17:52

Je pense que Dassault a déjà le marché et que Airbus n'est qu'un lièvre dans cet appel d'offres.

La DGA a introduit le A320 neo pour mettre la pression sur Dassault afin qu'il n'abuse pas sur le prix .

Et même transformer un A320 Neo en avion de surveillance sera tout sauf une partie de plaisir et pas sure sur le devis de Airbus soit intéressant aussi...

Répondre

**vinc** · 12 janvier 2023 à 17:54

Pas sûr que l'airbus ou le falcon aient la même allonge que l'atlantique 2.. surtout en ce qui concerne la conso carburant en vol à basse altitude, or parfois il faut rester longtemps sur place à chercher la cible. A moins que le profil de vol des patrouilles maritimes à venir évolue (on reste en altitude et les armements font le reste en bas) j'aimerais me tromper !

Répondre

**themistocles**

· 12 janvier 2023 à 19:19

Pas tout à fait, le Falcon 10X a une autonomie de 7000 milles, soit près de 15 heures de vol mais à 480 noeuds au lieu des 12.5 max à 270 noeuds de l'ATL2. Attention ,on considère les autonomies max. Il vaut mieux penser en terme de « combat radius » avec armement (bouées, torpilles, missiles) et profil de vol High-Low-High. En fait le 10X est plus gros que l'ATL2 (52 tonnes) pour

l'airbus A320 NEO, c'est un avion de près de 80 tonnes, mais son autonomie n'est que de 4000 milles. Et encore en profil uniquement transit HA. Pour un avion de PATMAR, les US ont renoncés à la lutte ASM en HA car, même avec des bouées GPS, ce n'est pas assez précis, et encore moins pour larguer une torpille. Ils opèrent maintenant dans la tranche 1500-5000 pieds mais le P8 (Boeing 737) n'est clairement pas à l'aise à cette altitude. Pour le coup, le profil en flèche des ailes de Falcon est préférable. Pour le besoins d'une soute, il est avéré pour les 2 avions pour les torpilles. Les bouées sont larguées depuis des norias internes et les missiles antinavires sont en emport sous voilure.

Répondre



Wagdoox

© 12 janvier 2023 à 19:58

Si, le changement est déjà acte et l'allonge est bien supérieur. Le drone (rpas) sera justement là pour tenir sur la durée.

Avion = détection

Drone= suivi

Répondre



Nicolas sambart © 12 janvier 2023 à 17:54

tout sauf air bus avec eux 10 ans de retard et budget à augmenter de 50 pourcent.... dasault aura comme pour le rafale 1 an d'avance et une enveloppe respecter au centimes près!!!! d'ailleurs avec leur légendaire esprit stick et cartésien je ne comprends toujours pas

pourquoi nous amis tetons ne
vènère pas cette magnifique
entreprise a moins qu'ils ne soit
vènère qu'elle ne soit pas
allemande....

Répondre



Nicolas AVECbart

🕒 12 janvier 2023 à 19:39

Tout sauf Airbus. Avec eux,
10 ans de retard et budget à
augmenter de 50 pour cent...
Dassault aura, comme pour
le Rafale, un an d'avance et
une enveloppe respectée au
centimes près !!!! D'ailleurs,
avec leur légendaire esprit
stick et cartésien, je ne
comprends toujours pas
pourquoi nos amis Teutons
ne vénèrent pas cette
magnifique entreprise... À
moins qu'ils ne soient
vénères qu'elle ne soit pas
allemande...

Répondre



Raphaël 🕒 12 janvier 2023 à 17:55

Donc on fait définitivement une
croix sur le turbopropulseur ? Il me
semblait pourtant qu'il avait de
sérieux avantages pour la patrouille
maritime...

Répondre



PIngouin 🕒 12 janvier 2023 à 18:17

Qu'est ce que vous pariez que
l'Aéronautique navale va se
retrouver avec des Poseidon
américains? Parce qu'il y aura
dumping US et « forçage » de nos
politiques par Bruxelles et l'OTAN ?
D'une pierre deux coups :
– évacuation d'AMDBA du marché
des Patmar,
-Assujettissement complet de l'A.N.
au nom de l'unification des forces
aériennes, et du contrôle des

missions de la Marine nationale au bon vouloir de l'étranger...

Répondre



olgi @ 12 janvier 2023 à 18:20

Passer d'un avion de patrouille bi-turbopropulseur à un jet d'affaire ou un moyen courrier civil, les méthodes de patrouille vont changer.

Quid de l'emport : bouée, missile, D'un 10x

Quid de la patrouille à base altitude pour les 2...

Un avis des anciens de la patmar ?

Répondre



UFO26 @ 12 janvier 2023 à 18:21

Si le Falcon 10 est suffisamment dimensionné pour remplir la mission je vois pas l'intérêt de l'A320 2 fois plus lourd et forcément plus cher à l'achat et surtout en frais de fonctionnement . ceci dit c'est avec tristesse que je verrai la disparition de l'Atlantic qui est tellement élégant

Répondre



Dominique Meunier

@ 12 janvier 2023 à 19:41

Bah, nous sommes passés de l'Atlantic (Atl1) à l'Atlantique (Atl2) depuis quelques années déjà ! Ne soyez pas triste à retardement, la vie continue !

Répondre



Sault @ 12 janvier 2023 à 18:24

Très bien ça. Terminé la coopération où on a un consortium à qui on doit acheter quoi qu'il en coûte même si le matériel ne parvient pas à respecter le cahier des charges. Mise en concurrence de Dassault et Airbus. On aurait été

bien inspiré de faire ça avec les autres programmes.

Répondre



Fralipolipi © 12 janvier 2023 à 18:25

En parallèle, profitons-en pour demander à Dassault d'intégrer l'ANL (à défaut d'Exocet / et ANL qui manque un peu de débouchés pour l'instant) ... sur les Falcon Albatros !!!

<https://www.meretmarine.com/fr/defense/treizieme-appareil-en-vue-pour-la-future-flotte-d-avions-de-surveillance-maritime-francais>.

Ce pourrait être une capacité dissuasive intéressante à avoir, si un jour nous en avons besoin dans nos Territoires Ultramarins, sans avoir le temps d'intervenir avec autre chose qu'un Falcon Albatros (les Rafale sont bien loin).

Et manifestement, l'anticipation est nécessaire, car nous ne saurons jamais prédire à l'avance ce qui peut arriver.

Petit exemple de cet non prédictivité (de l'arrivée d'un intrus dans le secteur de notre ZEE par exemple) :

<https://www.opex360.com/2022/12/26/un-falcon-200-de-la-marine-nationale-a-repere-deux-navires-militaires-iraniens-pres-de-la-polynesie-francaise/>

.
Aussi, la possibilité de piquer, ... si requis, ne serait pas inutile sur ces beaux avions, qui disposent déjà de tous les autres capteurs utiles et nécessaires (à commencer par le radar Aesa et la boule FLIR).

.
ANL : Il est conçu pour neutraliser les bateaux d'attaque rapides et autres embarcations légères, très rapides et très maniables comme

celles qu'utilisent souvent pirates ou narcotrafiants) et pour pouvoir intervenir près des côtes en présence de circulation maritime civile, soit des circonstances où l'intervention d'un missile était auparavant très délicate. Ainsi d'après le manager missile anti-navire de la Direction Générale de l'armement : « L'opérateur en charge du tir reçoit sur son écran de contrôle le retour image de ce que voit le missile. Il peut ainsi, pendant le vol, désigner une nouvelle cible ou choisir de frapper sur zone particulière du navire, comme le gouvernail par exemple, afin de le neutraliser sans le détruire totalement. Il peut également annuler le tir si nécessaire, le missile tombera alors à l'eau ».

Grâce à son guidage très précis, l'ANL peut également infliger des dommages à des cibles plus importantes de type corvette (environ 500 tonnes), en ciblant leurs points névralgiques (mâts, capteurs, etc.)

Il est équipé d'un guidage infrarouge et d'une capacité « homme dans la boucle » (« Man in the loop »)

·
Bref, Albatros et ANL sont faits pour se rencontrer.

Répondre



Ninox · 12 janvier 2023 à 18:41

Ah bha oui, il ne faudrait surtout pas favoriser une solution française si cela peut fâcher nos super amis du gouvernement allemand actuel

Répondre



Ulysse · 12 janvier 2023 à 20:38
et pourquoi pas une version PATMAR de l'A400M, si on

veut du gros. Beaucoup d'avantages par rapport à un A 320 Néo.

Répondre



Félix GARCIA @ 12 janvier 2023 à 19:02
– Falcon 10X PATMAR
– A320neo AWACS et ROEM (« en Européens »)
Et tout le monde est content ?

Répondre



Alain d @ 12 janvier 2023 à 19:09
Ce sont vraiment 2 avions très différents, volume et certaines capacité de vol.
Et Deutsche Airbus n'a pas l'expérience de Dassault dans la lutte anti-sous-marine, ni l'atout embarqué Thales.
Les Daher sont trop petits.
ATR a aussi de anti-sous-marins, avec de très bon clients, certes un peu extrêmes, si je ne me trompe pas : Pakistan, Turquie et Malaisie.
ATR franco -italien. Donc je suppose que ces contrats ont été négociés par l'Italie.

Répondre



Slil @ 12 janvier 2023 à 20:13
le fameux couple franco allemand, les allemands sont au courant qu'ils sont en couple avec les français?

Répondre



Charles @ 12 janvier 2023 à 20:16
Un a320neo, c'est un P8 trop tard pour se vendre bien à l'export.
Visons l'export avec un falcon 10x qui fait le boulot ou go pour un p8 (ou un japonais p2)

Répondre



Laurent @ 12 janvier 2023 à 20:42
Pour moi Airbus devient une entreprise à prédominance Allemande (bien que l'actionnariat ne soit pas majoritairement

Allemand). Ou comment mettre la main sur l'aéronautique Française qui était une des premières au monde (Aerospatiale, etc) au moment de la fusion. Le siège social est à Toulouse pour le reste toutes les compétences sont captées progressivement par les Allemands. Avec Airbus Défense les Allemands veulent tuer toute indépendance de l'aéronautique Française. La solution de Dassault est intéressante sauf pour la capacité d'emmener tous les équipements nécessaires. Mais quand on a plus d'argent on est obligé de faire des compromis au lieu de créer un avion spécialisé. Comme on a besoin des Allemands et on en aura besoin de plus en plus (soutien pour emprunter sur els marchés et financer notre dette) je crains que la solution d'Airbus soit le choix final.

Répondre



Alfred · 12 janvier 2023 à 21:12

Pourquoi mettre en compétition deux appareils qui n'ont aucun point commun, que ce soit au niveau du rayon d'action, de la longueur de piste pour atterrir et décoller, de la manœuvrabilité et de la vitesse ascensionnelle ? A moins que ce soit pour choisir le moins performant par souci d'économie (ça reste à prouver), et du même coup faire plaisir à nos amis teutons ?

Répondre



olie · 12 janvier 2023 à 21:16

Il y a une autre solution changer le directoire d AIBUS et mettre des français à la place,!!

Répondre



Barbock · 12 janvier 2023 à 21:44



Je suis nouveau. Qui est ce Hareng Sor-en-Seine qui ne sort que des grossièretés et des âneries? Ne serait-il pas teuton par hasard?

Répondre

LAISSER UN COMMENTAIRE

Commentaire *

Nom *

E-mail *

Site web

Laisser un commentaire

COMMENTAIRES RÉCENTS

● St Chamond dans Le ministère des Armées a notifié la commande d'un second lot de 50 chars Leclerc rénovés

● Thierry le plus ancien dans L'armée de l'Air et de l'Espace a reçu son premier Rafale depuis 2019 [Mà]

● HMX dans Le ministère des Armées a notifié la commande

📅 janvier 2023

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	31					

« Déc

ARTICLES RÉCENTS

🕒 La modernisation des avions de transport CN-235 de l'armée de l'Air et de l'Espace est lancée

🕒 Le ministère des Armées a commandé 200 missiles anti-char AKERON MP de plus pour l'armée de Terre

🕒 Le successeur de l'avion de patrouille maritime Atlantique

d'un second lot de 50 chars
Leclerc rénovés

● Aramis dans Le Canada a
signé un accord avec
Lockheed-Martin pour se
procurer 88 chasseurs-
bombardiers F-35A

● lio dans Le ministère des
Armées a notifié la commande
d'un second lot de 50 chars
Leclerc rénovés

● Ion 5 dans La Grèce
pourrait céder à l'armée
ukrainienne les 40 blindés
Marder que lui a promis
l'Allemagne

● Hubert dans Le ministère
des Armées a commandé 200
missiles anti-char AKERON
MP de plus pour l'armée de
Terre

● benoit albert dans La
modernisation des avions de
transport CN-235 de l'armée
de l'Air et de l'Espace est
lancée

● St Chamond dans L'Otan et
l'Union européenne veulent

2 sera le Falcon 10X ou
l'Airbus A320neo

⊙ Le ministère des Armées a
notifié la commande d'un
second lot de 50 chars Leclerc
rénovés

⊙ La Pologne fait un pas de
plus vers le don de chars
Leopard 2 à l'Ukraine

⊙ La Grèce pourrait céder à
l'armée ukrainienne les 40
blindés Marder que lui a
promis l'Allemagne

⊙ La Suède va livrer 12
obusiers automoteurs
« Archer » à l'Ukraine

⊙ L'armée de l'Air et de
l'Espace a reçu son premier
Rafale depuis 2019 [Mà]

⊙ Un destroyer japonais en
difficulté après avoir
probablement heurté un
rocher

⊙ L'Otan et l'Union
européenne veulent porter
leur partenariat à un « niveau
supérieur »

porter leur partenariat à un
« niveau supérieur »

● Barbock dans Le successeur
de l'avion de patrouille
maritime Atlantique 2 sera le
Falcon 10X ou l'Airbus
A320neo

[Accueil](#)

[Rubriques](#)

[Magazine](#)

[Biblio](#)

[Forum Militaire](#)

[Publicité](#)

[Mentions légales](#)

[Confidentialité](#)



2007-2019 (C) Zone Militaire

Powered by WordPress. Theme by Alx.

