

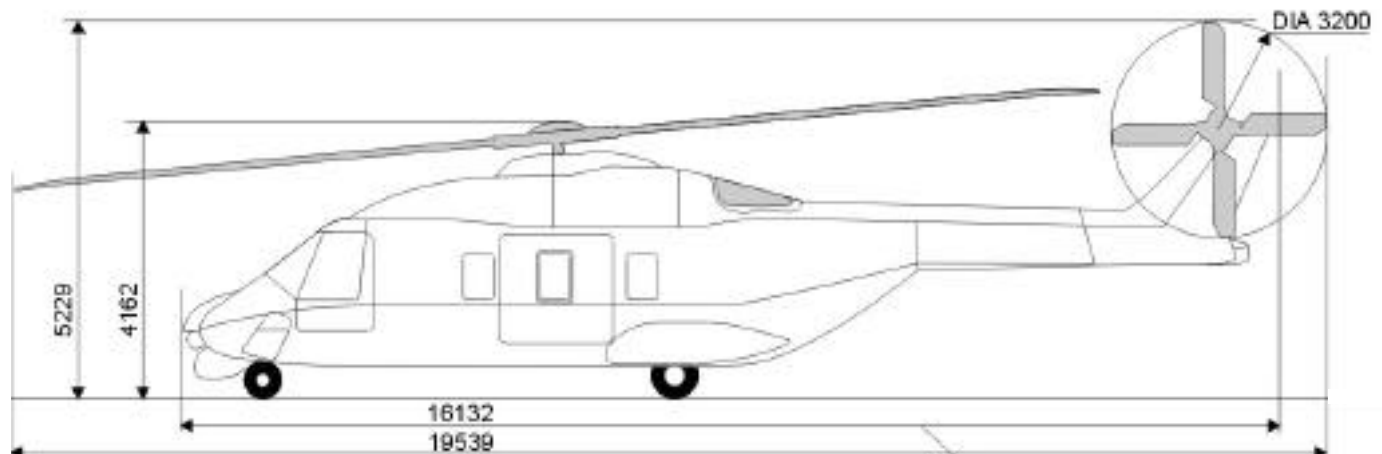
## LE NH90 SUR ORBITE

Le NH90 est l'un des exemples de ce que l'Europe peut concevoir et exporter dans le domaine des hélicoptères militaires. L'intérêt croissant à l'export pour cette voilure tournante tournée vers l'avenir est le reflet de cette réussite. Dans les années 80, l'Otan élaborait une fiche technique pour un hélicoptère de transport multirôle "tout temps" devant être mis en service à la fin des années 90. Les états-majors avaient exprimé le besoin d'un appareil puissant et polyvalent. En 1992, quatre nations (France, Allemagne, Italie et Pays-Bas) se sont associées dans la NAHEMA, jusqu'à la signature d'un

liards d'euros de prises de commandes, en progression de 8,8 % par rapport à 2004. Le montant total de son carnet de commandes atteignait les 10 milliards d'euros. En 1992, Eurocopter entretenait déjà de nombreux pôles d'expertise, en France et en Allemagne, notamment dans les matériaux composites, les ensembles dynamiques (rotors) et les commandes de vol électriques. Les partenaires de la NAHEMA avaient engagé les budgets nécessaires à l'étude de cet hélicoptère, le partage du programme rendant possible le financement des recherches sur les technologies sensibles et coût-

des moteurs en cellule, et qui le rendent moins vulnérable sur les champs de bataille. Les matériaux légers et les moteurs de forte puissance engendrent une autonomie et un rayon d'action supérieurs aux modèles d'ancienne génération. Le NH90 est doté d'un système de navigation et de combat multisenseurs capable d'opérer en zone polaire, tropicale, désertique et en mer. L'hélicoptère est interopérable en temps réel dans le champ de bataille numérisé.

Ces avancées ont permis à Eurocopter de prendre une longueur d'avance sur ses concurrents dans le marché des hélicoptères, en



MoU (Memorandum of Understanding). Depuis, elles ont affiché leur ambition de développer en commun cet hélicoptère, le Portugal les ayant rejointes en juin 2001. En mars de la même année, NHIndustries a été créée avec comme principaux actionnaires Fokker, Agusta et Eurocopter, afin de fournir l'hélicoptère répondant aux spécifications de l'Otan et aux besoins affichés par les quatre pays.

Eurocopter est, aujourd'hui, le deuxième contributeur aux résultats d'EADS derrière Airbus ; en janvier 2006, cette division d'EADS annonçait un chiffre d'affaires de 3,2 milliards d'euros, en croissance de 15 % par rapport à 2004, et 3,5 mil-

liards d'euros de prises de commandes, en progression de 8,8 % par rapport à 2004. Le montant total de son carnet de commandes atteignait les 10 milliards d'euros. En 1992, Eurocopter entretenait déjà de nombreux pôles d'expertise, en France et en Allemagne, notamment dans les matériaux composites, les ensembles dynamiques (rotors) et les commandes de vol électriques. Les partenaires de la NAHEMA avaient engagé les budgets nécessaires à l'étude de cet hélicoptère, le partage du programme rendant possible le financement des recherches sur les technologies sensibles et coût-

accumulant des succès à l'export, notamment en Scandinavie, au Moyen-Orient, en Océanie, en Espagne et, dernièrement, en Belgique. C'est aussi l'ouverture de l'industrialisation du NH90 aux nations clientes qui a contribué à cette réussite. Les clients scandinaves du Nordic Standard Helicopter Programme (NSHP) sont associés au programme par le biais de Saab (Suède) et de Patria (Finlande). L'Australie assemblera huit de ses NH90 et pourrait devenir un centre de référence dans le Pacifique, une perspective qui vient de susciter l'intérêt de la Nouvelle-Zélande, pour 8 à 10 appareils.

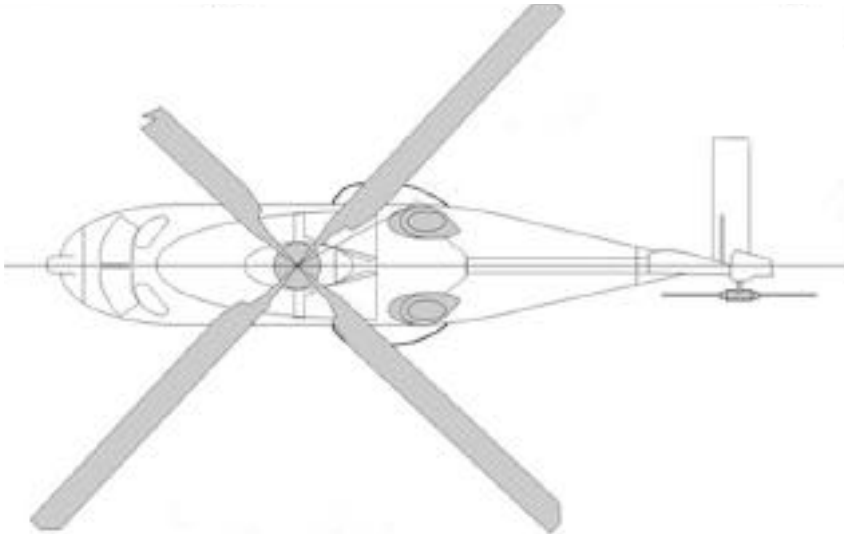
## UNE PLATE-FORME POLYVALENTE

### Une plate-forme commune, en deux versions majeures

**Les deux versions NFH (Nato Frigate Helicopter) et TTH (Tactical Transport Helicopter) partagent la même cellule de base.** Le NH90 est équipé de systèmes de dernière génération, tant pour la motorisation que pour les commandes de vol ou les équipements. Le NH90 est conçu en matériaux composites résistant aux crashes, et son fuselage comporte deux portes latérales (de 1,60 m x 1,50 m). Les réservoirs de carburant sont renforcés, ainsi que le train d'atterrissage rétractable. Le moyeu de rotor principal est en titane Sphériflex. Dans cette configuration, il fait preuve d'une grande discrétion radar et sonore.

Le NH90 est le premier hélicoptère militaire à commandes de vol électriques produit en série. Son avionique comporte des écrans couleur LCD 8 x 8 tant pour la visualisation des données en vol que pour l'affichage des données de maintenance. Il est doté d'un diagnostic automatique de pannes, d'un système de maintenance intégré, et bénéficie de redondances multiples entre systèmes vitaux. Les systèmes dynamiques peuvent fonctionner trente minutes sans lubrification.

Il est propulsé par deux moteurs de 2 400 ch (Rolls Royce Turbomeca RRTM322 ou GE Fiat Avio T700), associés à un système électronique de régulation pleine autorité FADEC (Full-Authority Digital Engine Control), qui facilite le pilotage et réduit, dans le même temps, la charge de travail de l'équipage, qui peut donc se concentrer de manière optimale sur sa mission. D'ailleurs, le NH90 sera qualifié monopilote, en condition VFR (Visual Flight Rules), tout comme en IFR (Instrumental Flight Rules). Les moteurs sont dotés d'une unité de démarrage auxiliaire électrique. Ils sont très performants en conditions climatiques extrêmes et résistants à la corrosion saline. Ils sont encastrés dans le fuselage pour augmenter la furtivité de l'hélicoptère.



### Performances

**La vitesse ascensionnelle du NH90** est de 8,7 m/s. Sa vitesse maximale de croisière est de 305 km/h. Avec un rayon d'action supérieur à 700 km, une vitesse maximale de 325 km/h et un plafond maximum de 6 000 m. Le NH90 est l'outil idéal pour accomplir la gamme complète des opérations militaires ; au-delà du transport, le NH90 réalise des missions plus sensibles, telles que les opérations commandos ou le Combat SAR (Search and Rescue). Son autonomie de 4 h 35 est un atout, selon les opérationnels, pour effectuer ces missions, mais il est aussi efficace dans le cadre de la lutte anti-sous-marine et contre les bâtiments de surface ou le sauvetage en mer.

### Caractéristiques

#### Dimensions principales

Longueur, rotors tournants : 19,56 m  
Hauteur, rotors tournants : 5,23 m  
Longueur maximale du fuselage : 16,13 m  
Largeur maximale : 4,52 m  
Diamètre rotor principal : 16,30 m

#### Dimensions rotors repliés

Longueur : 13,50 m  
Hauteur : 4,16 m  
Largeur : 3,63 m  
Masse maximale au décollage : 10 600 kg  
Capacité d'emport cabine : > 2 500 kg  
Elingue : 4 000 kg

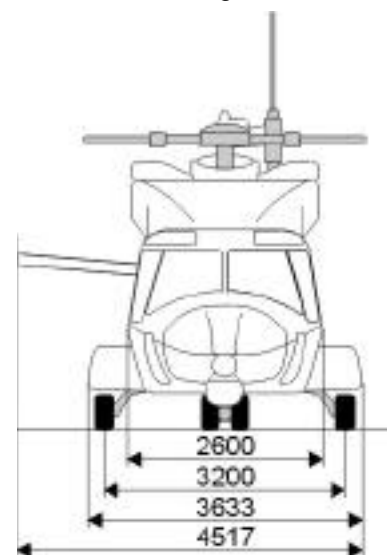
Treuil de sauvetage : 200 kg  
Charge extérieure : 400 kg (x 2)

#### Puissance moteurs

Puissance maximale au décollage (30 minutes) : 2 400 ch (x 2)  
Puissance maximale continue : 2 230 ch (x 2)  
Puissance OEI continue (1 h) : 2 417 ch  
Puissance OEI d'urgence (2,5 min) : 2 622 ch  
Puissance OEI de super-urgence (30 s) : 2 895 ch

#### Capacité carburant

Réservoirs internes : 2 036 kg  
Réservoir auxiliaire externe : 2 x 292 kg  
Réservoir supplémentaire en cabine : 4x400 kg



## LES ATOUTS DU NH90

### Le NH90 en condition opérationnelle

**Le NH90 est conçu en tant que système d'armes complet.** Ses spécifications ont été définies par le Nato Industry Advisory Group, dans les années 80. Selon les premiers retours d'expérience, son système d'armes répond aux demandes opérationnelles des armées les plus modernes, notamment européennes. Cet hélicoptère fonctionne sur le principe de la redondance des équipements de navigation et des senseurs : si l'un d'entre eux tombe en panne, les "tests intégrés" détectent cette panne dans le système de vol et le reconfigurent de façon immédiate, de telle sorte que d'autres équipements en état de fonctionnement prennent automatiquement le relais. La conception de ce système de mission intégré représente une des plus grandes évolutions dans les systèmes d'armes et de navigation équipant les hélicoptères de dernière génération. Pour gérer les paramètres des différentes missions tactiques et navales (radio, navigation, équipements...), NHIndustries a conçu une interface de haut niveau technologique : le "Display Keyboard Unit", associé à des écrans multifonctions. Les forces armées (françaises, italiennes, allemandes et néerlandaises) se sont associées pour définir l'ergonomie du poste de pilotage permettant d'avoir l'interface homme-machine la plus élaborée. Avec ce système, l'équipage du NH90 s'affranchit de nombreuses contraintes inhérentes au bon fonctionnement des senseurs et peut se concentrer sur sa mission. Le NH90 est capable de voler au plus près de la zone de combat, de jour comme de nuit, quelles que soient les températures (par fortes chaleurs ou en conditions givrantes...). Le casque à visualisations intégrées porté par l'équipage affiche tous les paramètres importants du vol ainsi que les informations de la caméra thermique. De plus, l'équipage est assisté par un générateur de carte géographique et un détecteur d'obstacles. Des détecteurs radar, laser et de dépôts de missiles, associés à des leurres, protègent l'hélicoptère. Aussi, tous ces équipements contribuent au succès de la mission, en aidant l'équipage, qui se concentre davantage sur les tâches essentielles. Autre atout du NH90 : en se situant dans la classe des 10 à 11 tonnes, il a plus de chances de séduire les clients potentiels, les dernières études de marché démontrant que les forces armées préfèrent se doter d'un plus grand nombre d'hélicoptères de transport, plus flexibles à l'emploi, plutôt qu'un plus petit nombre d'hélicoptères très lourds.

### Réduction des coûts de maintenance

**Le NH90 est un hélicoptère à faible coût d'utilisation.** Par rapport à ses concurrents, il offre un bon retour sur investissement. Les coûts des outillages ont été diminués, en menant par des logiciels CATIA des études de montage et de démontage, aisés et rapides, de tous les éléments avec des outillages standards. Les temps de révision ont été diminués. En moyenne, il faut compter deux heures trente de maintenance par heure de vol. Les systèmes "tests intégrés" utilisés par l'équipage permettent d'avoir un aperçu automatique du bon ou du mauvais fonctionnement d'un élément, et donc d'intervenir rapidement. En vol et en cas de défaillance, le système de contrôle et de diagnostic de pannes permet une reconfiguration automatique de l'appareil, sans intervention de l'équipage.

### Partage industriel

La production des NH90 est un programme industriel exemplaire pour l'Europe. Non seulement cinq nations, membres de la NAHEMA, ont fait le choix du même hélicoptère, mais elles se sont entendues pour établir un partage de la production des éléments et de l'assemblage final. La Finlande a obtenu une part dans l'assemblage. Ainsi, NHIndustries démontre sa capacité à coordonner une main-d'œuvre répartie sur plusieurs entreprises — Marignane et La Courneuve (France), Cascina Costa (Italie), Donauworth (Allemagne) et Halli (Finlande) —, en gérant l'industrialisation d'un programme multinational.



Le module avant et l'élément central sont réalisés en Allemagne. Agusta Westland fournit le module arrière. Le pylône arrière est fabriqué chez Fokker. Ensuite, les ensembles sont regroupés sur les chaînes et reçoivent les équipements électriques, hydrauliques, les commandes de vol, etc. Enfin, les cellules subissent des essais au sol et sont finalisées pour la livraison. Les chaînes d'assemblage doivent toutes être capables d'intégrer des équipements spécifiques aux différentes variantes. Dès aujourd'hui, on assiste à la montée en puissance des cadences de production des hélicoptères en série pour livrer les quatorze nations clientes dans le respect des délais.

## LE NH90 : UN OUTIL INTERARMÉES

### ► Versions du NSHP

La Suède, la Finlande et la Norvège ont commandé le NH90 en plusieurs versions — dérivées du TTH et du NFH. Développée sur la base du TTH, la version pour la Suède aura une section centrale de cabine de plus grande capacité (de 1,82 m de hauteur, au lieu de 1,58 m sur les versions TTH et NFH). Un nouveau calculateur de mission sera développé par Saab ; il permettra de mener, à la fois, les missions du TTH et celles du NFH. Les 5 NH90 suédois en version ASW (Anti-Submarine Warfare) seront dotés d'un sonar spécifique, pour opérer en faible profondeur dans la Baltique. Le système de dégivrage et les skis, déjà intégrés dans le NH90, permettront d'affronter l'environnement scandinave. La Finlande a commandé 20 TTT (Tacitcal Troop Transport). La Suède a commandé 18 NH90 (10 TTT, 3 SAR et 5 ASW) et 7 en option. Enfin, la Norvège a commandé 14 NH90, mais conçus sur la base du NFH. 8 exemplaires seront en version CG (Coast Guard) et 6 en version anti-sous-marine (ASW). Ces 14 NH90 seront tous dotés d'un système de carte digitalisée, de casques à visualisations intégrées, de deux treuils, de canots de sauvetage et de réservoirs auxiliaires. Le marché norvégien comporte une option pour 10 NH90 SAR supplémentaires et destinés au ministère de la Justice. Le choix du NH90, dans le cadre de ce programme NSHP, démontre aussi la capacité de cet hélicoptère à opérer sous des latitudes polaires.

### Le NFH pour la polyvalence navale

**La version navale du NH90, le NFH, sera apte à effectuer des missions antinavires et anti-sous-marines de manière autonome,** ou en collaboration avec des navires de combat. Il assurera aussi le soutien logistique des forces navales en mer. Son équipage sera constitué de trois personnes : un pilote, un opérateur tactique et un opérateur senseurs. Grâce à sa fiabilité, à ses systèmes d'aide à la mission avec représentation de données et à son interface homme-machine, le NFH pourra effectuer la détection, la poursuite et la destruction de sous-marins ou de bâtiments de surface. Il pourra effectuer la désignation d'objectifs transhorizon (Detection Over the Horizon - DOTD). Il sera équipé avec des sonars, des bouées acoustiques, un radar tactique, un FLIR (Forward Looking Infra-Red) tactique, des équipements de protection électronique actifs et passifs et des armements de lutte antisurface et/ou anti-sous-marine. Il pourra opérer de jour comme de nuit, en conditions météorologiques difficiles, notamment lors des décollages et des atterrissages sur des plates-formes très agitées par la mer. Son volume relativement compact et son mécanisme de repli automatique des pâles lui permettront d'opérer sur des frégates. Il disposera en série d'un système de combat lui permettant de tirer le missile antinavire léger MBDA Marte Mk2 et des torpilles MU-90. Le NH90 est doté d'un radar de surveillance ENR, coproduit par EADS (avec Thales et Fiar). Son ouverture synthétique inverse ISAR (Inverse Synthetic Aperture Radar) permet d'identifier et de classer des cibles. Ce radar peut détecter avec précision les périscoopes, les petits bateaux et évaluer leur distance avec une grande précision. L'ENR facilite la navigation en évitant les perturbations atmosphériques. Deux versions du NFH seront, en principe, en service dans la marine nationale française : la version support pour le soutien et la sûreté et la version combat intégrant le sonar, une liaison de données et l'armement (missiles et torpilles).

### Le NH90 TTH pour les missions terrestres

**Le TTH est la version de transport tactique du NH90.** Il peut emporter 20 hommes de troupes, 2 500 kg de matériels en soute ou 4 000 kg à l'élingue. Il peut effectuer des opérations spéciales, des recherches et du sauvetage, du transport sanitaire (avec 12 civières), de la guerre électronique, du transport de VIP, de l'entraînement en vol. Il peut aussi servir de poste de commandement en vol. Comme le NFH, cette version est optimisée pour être difficilement détectable par les senseurs radars ou infrarouges. Il peut effectuer toutes les missions terrestres, par tous les temps, avec un radar météo, un avertisseur d'obstacles sol, un système de cartographie intégré et un système tactique de gestion de mission. Pour le vol de nuit, il dispose d'un FLIR, et son équipage est doté de lunettes de vision nocturne, en plus des casques à visualisations intégrées (Helmet Mounted Sight & Display). Le TTH est doté d'IFF (Interrogation Friend or Foe), de contre-mesures actives et passives, de lance-leurres, d'un générateur de cartes électroniques, d'un radar météo et de coupe-câbles. Une rampe d'accès arrière (de 1,78 m x 1,58 m) est proposée en option ; elle permet le transport d'un véhicule léger.

## UN PROGRAMME INTERNATIONAL

### Commandes passées par la NAHEMA

**Le 30 juin 2000, la NAHEMA et NHIndustries ont lancé l'industrialisation du NH90** en signant un contrat pour la production d'un premier lot de 243 appareils (plus 55 options). Le 21 juin 2001, le Portugal rejoignait la NAHEMA et en commandait 10 exemplaires, en version TTH (dans le cadre d'un amendement au contrat du 30 juin 2000), ce qui portait le total de commandes fermes à 253 (plus 55 options). L'intention de la NAHEMA est de commander un total de 605 machines (conformément à un premier accord intergouvernemental qui portait sur la phase de production, signé à Berlin, le 8 juin 2000). Aujourd'hui, le potentiel de commandes de NH90 se situe aux environs de 300 hélicoptères (toutes versions confondues).

### Détail des commandes de la NAHEMA

Marine française : 27 NFH

Armée de terre italienne : 60 TTH

Marine italienne : 46 NFH

Marine italienne : 10 TTH

Armée de l'air italienne : 1 TTH en option

Armée de terre allemande : 50 TTH (plus 30 TTH en option)

Armée de l'air allemande : 30 TTH (plus 24 TTH en option)

Marine des Pays-Bas : 20 NFH

Armée de terre portugaise : 10 TTH

**Total des prises de commandes de la NAHEMA : 253 (plus 55 options)**

### Autres commandes passées par les autres nations

**Entre septembre et novembre 2001**, la Suède, la Finlande et la Norvège ont signé (en plusieurs contrats successifs) des commandes de 52 NH90 (plus 17 options), dans le cadre du programme NSHP. La Grèce a choisi d'acquérir 16 NH90 TTH et 4 dans une version "opérations spéciales" (plus 14 en option), le 29 août 2003. Le Sultanat d'Oman a commandé 20 NH90, le 24 juillet 2004 (dans une version multirôles), et le 31 août le ministère australien de la Défense annonçait, à son tour, sa décision d'en acquérir 12 exemplaires. En 2005, la Nouvelle-Zélande annonçait son intention de commander 8 à 10 NH90 et l'Espagne 45. Enfin, la Belgique a annoncé une intention d'achat de 10 exemplaires. En 2005, le NH90 totalise 357 commandes fermes, 122 options et 63 intentions.

### Essais en vol

**Le premier vol du NH90 TTH de l'armée allemande a eu lieu le 4 mai 2004.** Le premier TTH italien et le premier TTH finlandais ont effectué leur premier vol le 15 septembre 2004. De son côté, le premier NH90 en configuration cabine haute des forces armées suédoises a fait son premier vol le 18 mars 2005. Le premier appareil grec a volé le 13 juillet 2005, et le même jour, le second NH finlandais a décollé du site de Patria, à Halli, où il avait été assemblé. A la mi-octobre, c'était au tour du deuxième NH90 TTH italien de voler, suivi du deuxième NH90 cabine haute suédois. Enfin, le 15 décembre 2005, le premier NH90 naval (premier NFH) décollait. En 2005, le NH90 a passé plusieurs phases de qualifications opérationnelles. Du 17 au 30 septembre 2005, le prototype PT4 allemand a suivi des tests d'évaluation au GAMSTAT. L'objectif de ces essais était de valider la "chaîne de visionique", c'est-à-dire la visualisation combinée des images à intensification de lumière observées sur la visière du casque Topowl avec celles du FLIR de pilotage, ainsi que la symbologie tête haute des images. Le partage des tâches de mission entre les deux pilotes et le mécanicien, en mission opérationnelle, faisait aussi l'objet de cette évaluation. Du 13 septembre au 5 octobre 2005, le prototype PT3 a passé à son tour, avec succès, des tests de qualification en haute altitude, en Equateur.

### ► Contexte du programme

Le NH90 répond au besoin formulé par quatre nations (la France, l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas) pour un hélicoptère de transport militaire. Son concept est issu des études conduites par le NATO Advisory Group "NIAG SG14". En ratifiant un accord en décembre 1990, les quatre nations ont pu lancer le développement du NH90. En février 1992, ces quatre pays ont constitué une agence commune, la NAHEMA (NATO Helicopter Management Agency). En mars 1992, la société NHIndustries, chargée de la réalisation et de la gestion du programme, était créée par Agusta (32 %), Eurocopter (62,5 %) et Fokker (5,5 %). NHIndustries, dont le siège est à Aix-en-Provence, est le maître d'œuvre pour la conception, le développement, l'industrialisation, la vente et le soutien logistique des NH90 livrés aux clients. Le 1<sup>er</sup> septembre 1992, la NAHEMA et NHIndustries ont finalisé un contrat portant sur la conception et le développement de l'hélicoptère. Le 18 décembre 1995, le premier prototype effectuait son premier vol. Le 8 juin 2000, c'est à ILA (Berlin), que les quatre gouvernements ont ratifié leur accord commun, formulant leur intention d'acquérir un total de 595 appareils. Le 21 juin 2001, le Portugal a rejoint la NAHEMA en tant que cinquième nation partenaire du programme, portant ce total à 605 exemplaires.

### ► Sites d'assemblage

Le NH90 est assemblé dans plusieurs chaînes, chez Eurocopter (à Marignane et Donauwörth), chez Agusta-Westland (à Cascina Costa) et chez Patria Finavitec (à Halli, en Finlande). La chaîne italienne assemble les appareils italiens, norvégiens et néerlandais. Le site allemand produit des TTH destinés à l'Allemagne et au Portugal. L'usine de Halli assemble les NH90 du programme NSHP. Enfin, l'usine de Brisbane assemblera 8 MRH90 pour l'armée australienne.

## CONTRATS ET PERSPECTIVES A L'EXPORT

### ► Le contrat Oman

Le 24 juillet 2004, le Sultanat d'Oman a signé un contrat pour l'achat de 20 NH90 devant remplir des missions SAR et de transport tactique. Cette version sera équipée de moteurs plus puissants, pour répondre aux contraintes de température et d'altitude régionales. Le contrat comporte également une prestation de support incluant une assistance technique chez le client sur plusieurs bases, des stations de préparation de missions et la formation des pilotes et des techniciens. Le NH90 devrait progressivement entrer en service dans la Royal Air Force of Oman à partir de 2008.

### ► En Espagne...

Le 20 mai 2005, l'Espagne a choisi le NH90, dans le cadre d'un plan de modernisation de l'armée. 45 exemplaires devraient être commandés. Déjà, en 2005, Eurocopter avait ouvert une nouvelle usine à Albacete devant prendre part à l'assemblage d'hélicoptères Tigre HAD, qui seront livrés à l'armée espagnole. Ainsi les établissements Eurocopter de Getafe et d'Albacete pourraient également jouer un rôle majeur dans l'industrialisation et l'assemblage des NH90.

### ► ... et en Belgique

Le 9 décembre 2005, c'est la Belgique qui, à son tour, décidait d'opter pour l'hélicoptère militaire. Ce jour-là, le ministre de la Défense belge, André Flahaut, annonçait le lancement d'une procédure d'acquisition de 10 NH90, et l'intention de la Belgique d'entrer dans la NAHEMA. Ces hélicoptères devront assurer des missions en mer de type SAR et le transport de troupes. Ils remplaceront les Sea King et Alouette III stationnés sur la base aérienne de Coxyde. A ce jour, la Belgique est devenue la 14<sup>e</sup> nation cliente du NH90.

### Le NH90 en Australie...

**Le 31 août 2004, l'Australie annonçait son choix du NH90**, dans le cadre du programme de modernisation Air 9000 de sa flotte d'hélicoptères militaires. La possibilité d'embarquer le NH90 en version TTH à bord de navires amphibies et sa capacité à évoluer dans les embruns ont été un élément crucial jouant en faveur de l'hélicoptère européen. L'armée australienne étant alors équipée en appareils américains, le choix du NH90 représente un succès majeur pour Eurocopter. Le 2 juin 2005, un contrat finalisant l'achat de 12 MRH90 était signé à Canberra entre l'Australian Defence Material Organisation et Australian Aerospace, filiale d'Eurocopter en Australie. Quatre premières cellules seront assemblées chez Eurocopter en Europe, les huit unités suivantes seront livrées par les établissements Australian Aerospace de Brisbane. Australian Aerospace assurera aussi la maintenance, l'entretien des parties mécaniques, le support logistique et l'entraînement tant des équipages que des techniciens sur MRH90, le tout au profit de l'Australian Defence Force. Le contrat prévoit aussi la fourniture de moyens d'entraînement à la maintenance et au pilotage par simulation, de stations sol de préparation et de restitution de missions et un support logiciel associé à ces moyens. De fait, le programme MRH90 bénéficiera d'une structure similaire déjà adoptée pour le programme Tigre ARH en cours d'exécution, notamment au niveau de l'assemblage, du soutien technique et de l'entraînement des personnels. Le programme MRH90 permettra à lui seul d'investir 300 millions d'AUD dans l'industrie locale. Avec Air 9000, Australian Aerospace deviendra un centre de compétences régional pour hélicoptères de même type qui entreraient en service dans d'autres nations de la région Pacifique. L'ambition de l'industrie australienne est de devenir autonome dans l'entretien des hélicoptères militaires et elle bénéficiera du potentiel NH90 et Tigre ARH pour son propre développement dans l'avenir. D'ailleurs, les modalités de coopérations futures et les termes d'une acquisition d'appareils supplémentaires sont fixés dans le contrat passé entre le ministère australien de la Défense et Australian Aerospace. A l'issue de la livraison des quatre premiers MRH, la première cellule australienne sera assemblée à Brisbane en décembre 2007 (avec des tronçons prééquipés en Europe). Puis, entièrement équipé, cet appareil sera livré au client en septembre 2008. Le MRH90 est conçu pour remplir des missions de déploiement en théâtres extérieurs, notamment au profit des forces spéciales ou dans le cadre de la lutte antiterroriste. Cet hélicoptère embarquera 18 commandos et sera équipé de mitrailleuses en sabord.

### ... et en Nouvelle-Zélande

**En 2003, le gouvernement néo-zélandais a émis un RFI (Request For Information) pour le remplacement de 16 Bell UH1** en service dans son armée de l'air. Le 31 mars 2005, c'est le NH90 qui a été sélectionné par Wellington. La polyvalence du NH90 a probablement joué en faveur de NHIndustries, dans la mesure où cet hélicoptère devrait effectuer des missions SAR, EVASAN (EVAcuation SANitaire) de lutte antiterroriste et des missions humanitaires résultant de catastrophes naturelles. Cette intention d'achat porte sur un total de 8 à 10 hélicoptères. Deux premiers appareils pourraient entrer en service dans la RNZAF dès 2009 et les infrastructures d'Australian Aerospace pourraient être adoptées pour la maintenance des hélicoptères.

TTU - Lettre hebdomadaire d'informations stratégiques - Editée par la Sarl Certes au capital de 40 155 €

Siège social - 25, rue du Louvre - 75001 Paris - % 01 40 26 03 03 - Fax : 01 40 26 18 59 - Email : ttuw@newedge.fr - www.ttu-international.com

Directeur de publication : Guy Perrimond - Rédacteur en chef : Arnaud Kalika

Chefs de rubrique : Jacques Massé, Guillaume Belan, Habib Hobeika - Associé principal : Guy Perrimond

Numéro de commission paritaire 0110 I 85973 - ISSN 1270 - 8194 - Imprimerie : Certes - © Certes 2006 - Reproduction interdite

Prix au numéro : 23 € - Abonnement annuel 44 numéros France : 640 € - Etranger 680 €