

LE MCO CHEZ EADS

ÉVOLUTIONS D'UNE FONCTION EN VOIE DE MODERNISATION

Gestion des parcs, logistique, maintenance, achats, information et planifications... Ces activités appartiennent désormais à ce qu'il convient d'appeler le maintien en condition opérationnelle (MCO).

Chez EADS, la fonction MCO, sans être transversale, occupe une place centrale dans le dispositif de soutien de ses matériels, de l'A400M à l'électronique de défense en passant par le missile M51. L'industriel européen s'engage envers le client à une obligation de résultat au travers d'une offre déclinée en nombre de jours de disponibilité. C'est ce qu'attendent les armées, qui se sont elles-mêmes réorganisées en ce sens (pour la France : Air 2010, état-major de la marine nouvelle génération, réflexions sur la Simterre...).

Chaque secteur (aéronautique, terrestre, maritime, nucléaire) implique une approche différente du MCO. A titre d'exemple, pour le développement et la production des systèmes M51, ainsi que leur mise en œuvre, Astrium doit tout prendre en compte y compris le MCO. Ce fut déjà le cas pour le M45, lorsque la DGA notifia à EADS Space Transportation avec DCN le marché pluriannuel du MCO pour 260 millions d'euros. Ces systèmes complexes sont accompagnés tout au long de leur vie avec la prise en charge de l'entretien classique (le rechange...), la mise en œuvre de moyens d'expertises industriels (diagnostic...).

EADS estime qu'il n'existe pas deux MCO identiques. En effet, le MCO procède du besoin de chaque client. Le principe adopté par l'ensemble des divisions EADS est donc la souplesse, afin de coller au plus près aux desiderata d'un client évolutif. Ce dernier poursuit un objectif simple : améliorer en permanence le taux de disponibilité opérationnelle de ses matériels.

Parfois, la relation intime entre l'industriel et son client conduit à confondre MCO et activité de service. Le MCO ne se limitant plus au rechange. Le cas de la société EADS Cognac Aviation Training Services (ECATS), créée en avril 2006 pour la fourniture de moyens et de services pour la formation au pilotage de base et à l'orientation pilote de chasse des élèves pilotes au profit de l'armée de l'Air Française, est intéressant. Cette opération de services externalisés est la première en France à ce niveau de technicité, hors services courants. Son objectif est la fourniture de jours et d'heures de disponibilité (partie service), avec la prise en compte du MCO.

EADS envisage l'avenir du MCO dans des modes de contractualisation innovants afin d'optimiser les achats de pièces de rechanges et les opérations d'entretien, notamment pour les clients à l'export, où la gestion de la distance géographique des matériels ne doit plus être un handicap.

L'EXEMPLE BRITANNIQUE

Le MCO en Grande-Bretagne est caractérisé par un triple impératif : la rationalisation, l'intégration civilo-militaire et l'interarmées. De la conception à la prise en charge, le soutien est géré de façon transversale au travers d'une direction de l'organisation logistique. Le Royaume-Uni fait figure d'exception en systématisant à la fois l'externalisation et le financement innovant, comme c'est le cas avec Paradigm. Dans le cadre de Skynet 5, le contrat a été conclu sur une base

commerciale puis refinancé. Vu de Londres, l'intérêt du financement innovant touche directement le MCO : comme le souligne un expert de la Fondation pour la Recherche Stratégique, les coûts de maintien en condition opérationnelle des anciens appareils atteignent un coût plus élevé, à capacités et disponibilités opérationnelles égales, que l'acquisition de nouveaux appareils A330-200 en location de services (approximativement 98 % du budget annuel MCO). L'établissement de partenariats à long terme

avec l'industrie est donc présenté comme la solution de garantie de la pérennité du MCO des équipements des forces armées britanniques. Il offre également l'avantage de donner une meilleure visibilité aux industriels sur leur plan de charges futur. L'ensemble du dispositif est géré par une culture d'entreprise passant par la nécessité d'obtenir un effet au niveau de l'utilisateur opérationnel avec des indicateurs de résultats en terme de disponibilité. C'est vers ce système que la France et EADS s'orientent.

POUR UNE APPROCHE GLOBALE DU MCO

Plus de 90 % du budget du MCO sont réservés à la maintenance et à la logistique. Cela comprend les achats de pièces, le transport, l'entreposage, avec un coût moyen par visite qui croît en fonction de la durée de vie. Dans l'aéronautique française, ce coût subirait une augmentation de 10 % par an.

EADS propose donc à ses clients, dès la phase de négociation des contrats, la prise en compte des variations de coût. « Sans une maîtrise des coûts de MCO, aucun contrat ne peut plus aujourd'hui durer », précise un ingénieur. Pour limiter ces variations, EADS adopte une approche globale du MCO en prenant en compte une chaîne de valeurs qui englobe la conception des solutions, les achats, le stockage (voire la mise sous cocon), la formation, le dispositif logistique, le dimensionnement des stocks et les caractéristiques des parcs cibles.

Tout en travaillant sur des schémas particuliers, EADS a suivi le sillage pragmatique des Britanniques (expérience Paradigm) pour favoriser les processus d'intégration. Il s'agit d'insérer le MCO dans une chaîne logique qui prend en compte, dès la phase de

mise en service, les premiers retours d'expérience du client.

La globalité peut-elle s'appliquer à la mesure de la performance ? Cela paraît délicat, en raison de la spécificité de chaque métier et de chaque division. Le coût à l'heure est calculé en fonction du besoin. Ce dernier se décline entre l'entraînement et l'engagement. Le but d'EADS est, ici, de comprendre le besoin du client pour lui proposer un objectif au niveau du coût qui soit en rapport avec ses missions. En fonction du contrat et de la possible clause de disponibilité, une revue du marché peut être effectuée tous les ans, voire plusieurs fois par an, en fonction de l'usure d'un système.

L'approche globale est à la fois rigide et flexible. Rigide en ce sens qu'elle prend à sa charge l'ensemble des risques et des responsabilités. Flexible parce qu'elle tient compte de la volatilité de l'environnement et des nécessaires correctifs. Au total, cette approche oscille entre une logique de stocks, qui peut convenir à certains clients, et une logique de flux. « L'industriel doit comprendre que les armées ont amorcé, depuis une dizaine d'années, leur

phase de démassification. Ainsi, réfléchir seulement en termes de stocks n'est plus pertinent », souligne une source française.

Le point faible du MCO réside dans la partie logistique. C'est ce domaine qu'EADS a cherché à optimiser depuis ces dernières années. Là encore, c'est moins un problème de technique qu'un problème de maîtrise des coûts. Il ne faut pas que la fragmentation des programmes empêche la maturation de l'approche globale. Aussi faut-il dégager une stratégie, qui, tout en scindant l'activité "services" du MCO, trouve des points de cohérence et des synergies entre les deux.

« L'approche globale du MCO permet d'emblée d'appréhender les aléas économiques », indique notre source française. Sur ce dossier, l'industriel vise un rapport coût-efficacité parfois complexe, comme dans le cas de la mise sous cocon. Ce procédé, auquel les Européens réfléchissent pour faire des économies, contraint l'industriel à effectuer régulièrement des vérifications, car un matériel qui ne fonctionne pas, meurt.

LE MCO CHEZ MBDA

Chez MBDA, il existe une politique de soutien en fonction de chaque client et de chaque type de missile. Le rythme des visites périodiques pour des recalibrages est calculé en fonction de l'utilisation réelle des matériels.

En général, les techniciens de MBDA se rendent directement chez le client avec lequel ils font aussi de la formation.

Une clause de disponibilité peut également être conclue (contract for availability) : MBDA s'organise

alors pour atteindre un objectif. Les critères de résultats sont définis par avance. Si le contrat n'est pas honoré, l'industriel peut subir un "malus" financier ainsi qu'un préjudice en terme d'image. En revanche, si cela coûte moins cher que prévu initialement, l'industriel peut bénéficier d'un "bonus". C'est le système du "profit share" pour un réel partage des résultats avec le client.

En réalité, à l'instar des autres divisions, MBDA pratique l'appro-

che globale avec une capacité d'adaptation et de flexibilité totale. Tout peut être proposé par le client ; ce sera à MBDA de trouver une solution. Certains préféreront un panachage entre du rechange et de la formation.

Seule contrainte spécifique au métier de missilier : la maintenance préventive, car un missile est globalement peu utilisé. Il convient donc d'effectuer régulièrement des tests pour trier le bon du moins bon.

LE MCO ET LES RAVITAILLEURS

Dans le domaine de la projection, EADS mise sur le savoir-faire de sa division Military Transport Aircraft (MTA), spécialisée dans les avions de transport militaire. EADS/MTA, à l'instar des autres divisions, développe un MCO proche des "services", notamment pour les avions de mission, dont le MRTT, une plate-forme initialement développée pour le transport civil. Le besoin en transport stratégique peut être satisfait par l'utilisation de ces avions, dont la transformation préserve les capacités de transport éprouvées dans le domaine civil.

Dans le cas du MCO, la dualité résultante reste une source non négligeable d'économie, à court et long terme. De plus, il est toujours envisageable de transformer des plates-formes déjà en service dans une armée de l'air ou dans une compagnie aérienne. Sur ce dossier, le MCO et le soutien en service bénéficient du grand nombre d'appareils en service dans le monde, avec des struc-

tures de maintenance mises en place par les industriels spécialisés du secteur (MRO – Maintenance, Repair, Overhaul) et les compagnies. Enfin, notamment dans le cas du MCO et sur service, leur capacité d'usage dual permet, le cas échéant, la mise en place de financements innovants.

Rappelons que les A310-300, de 157 ou de 164 tonnes au décollage, ont été les premiers transformés par EADS pour les armées de l'air allemande et canadienne, pour obtenir la capacité ravitailleur. Aujourd'hui, la priorité est donnée à l'A330-200, choisi par les Australiens et les Britanniques. Cette plate-forme a les qualités d'un avion multirôle, car la capacité carburant de la plate-forme civile ne nécessite pas d'installer des réservoirs supplémentaires pour en faire un ravitailleur. Le MCO est négocié dès le début du contrat.

Au plan de la technique du ravitaillement, concernant l'A400M, EADS-MTA propose un kit de ravitaillement composé de deux

nacelles et de réservoirs additionnels de soute, l'avion de base étant prééquipé pour accueillir ce kit. L'A400M, de 136,5 tonnes au décollage, a donc, en plus de sa mission de transport, une capacité à être ravitaillé et à ravitailler lui-même, précieuse sur les théâtres d'opérations, en particulier pour les aéronefs de faible vitesse, dont les hélicoptères. Ce besoin est pris en compte avec le MCO du kit. Chaque étape de la vie des systèmes est, en principe, identifiée. C'est aussi le cas pour l'EC-725 Cougar, dans le cadre de ses missions CSAR (Combat Search And Rescue) ou au profit de forces spéciales.

C'est donc avec une gamme complète qu'EADS devient un acteur de premier rang sur ce marché du ravitaillement en vol. Il s'agit d'un marché de remplacement de plus de 600 appareils, pour la plupart aux Etats-Unis, mais qui offre également des perspectives très intéressantes en Europe et dans le monde.

EADS DÉVELOPPE LE MCO DANS LES SYSTÈMES

Dans l'électronique et dans les systèmes de systèmes, EADS Defence & Security (DS) occupe une fonction de leader en tant qu'intégrateur global. A ce titre, chaque contrat prévoit logiquement un soutien du système pendant au moins quelques années avec en perspective toute sa durée de vie. Une majorité de ces activités est prise en compte par Defence and Communications Systems (DCS) et DS, avec une fonction formation particulièrement importante et une politique de services intégrés à la définition des systèmes de systèmes. EADS Defence & Security comprend trois "business lines" chargées notam-

ment du MCO correspondant à trois niveaux : les support services avec la fonction d'intégrateur de bout en bout (DCS) ; la prise en compte des MCO pour les plates-formes d'aéronefs (Military Air Systems) ; et le MCO pour les équipements (Defense Electronics) ; ceci avec un partage du savoir-faire entre ces entités. Ces "business lines" fonctionnent pour l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Espagne et la France. La vision du MCO est ici globale, de la préparation aux rénovations (upgrading), l'industriel s'obligeant à avoir une vision prospective de vie de chaque matériel. Un système doit pouvoir durer au

moins vingt ans. En fonction du besoin de chaque client, le MCO varie. Ainsi, pour la France, la partie formation est importante, le but étant de parvenir à ce que le client puisse lui-même former ses équipes par la suite. A l'instar des autres matériels, le MCO des systèmes se compte en heures de disponibilité. Les clients sont, à cet égard, de plus en plus exigeants. EADS DS s'engage donc dans un MCO proche d'un "full services" avec pour maître-mot la flexibilité. Le tout sur fond d'une tendance à l'externalisation. Progressivement, c'est donc à l'industriel d'anticiper les besoins du client.

L'ENJEU DU SECTEUR TERRESTRE : LE CAS FRANÇAIS

L'armée de Terre française est pour EADS un client qui occupe une place toujours plus importante. Pour comprendre le MCO dans le terrestre de l'armée française, il convient de revenir sur la réforme en cours. L'objectif de l'armée de Terre est d'avoir une disponibilité technique opérationnelle supérieure à 90 %. C'est la priorité depuis 2002. Cela s'est traduit par un effort budgétaire significatif tout au long de la LPM 2003-2008.

Aujourd'hui et pour l'avenir, l'armée de Terre impose de concevoir un système qui permette le soutien des forces modulaires engagées et le soutien des activités d'entraînement. Le tout dans un contexte de réorganisation de la carte géographique de l'armée de Terre et la montée en puissance de la politique des parcs, dite de la PEGP.

Cinq grandes fonctions découlent de la modernisation du MCO voulue par l'armée de Terre, un schéma sur lequel EADS continue de réfléchir de son côté : le support ; la planification-organisation ; la logistique ; les systèmes d'information ; la rationalisation des achats. Un ensemble de solutions qui ne se fera pas sans la PEGP, cette politique des parcs doit conduire l'armée de Terre à répondre à plusieurs défis : l'opérationnel, le technique (renouvellement technologique...), le budgétaire.

L'enjeu de la PEGP

La PEGP consiste avant tout en une profonde réorganisation qui vise à coordonner la programmation des activités de préparation opérationnelle et de partenariat avec la force d'action terrestre, par rapport à la réalité de la disponibilité technique opérationnelle. C'est aussi une politique des parcs qui vise à réaffecter les matériels. Ils ne seront désormais plus affectés en totalité aux régiments, mais répartis entre un parc limité, laissé en libre service dans les formations, et un parc de gestion, piloté

au niveau central pour absorber les charges de la maintenance (MCO), les besoins en OPEX, etc. Il devra aussi exister des parcs d'entraînements dédiés, le système fonctionnant déjà.

Pour l'industriel, la mission est donc très contraignante. En effet, il ne peut plus s'engager que sur une obligation de résultat, l'armée de Terre, le client, ayant adopté pour ses troupes la même démarche. En modernisant le MCO, l'armée de Terre demande à l'industriel d'optimiser les cycles de vie des matériels, en adoptant des mesures spécifiques qui préserveront, dans la durée, la qualité des parcs et garantiront en OPEX un taux optimal de disponibilité.

L'été 2008, juste après Eurosatory, verra le premier déploiement du dispositif avec la création des parcs en service permanent dans les régiments, d'un parc d'entraînement de blindés pour les camps de Champagne et la centralisation de la gestion et du soutien des parcs de gestion, même si la majorité des matériels restera stationnée dans les parcs. Progressivement, jusqu'en 2011, la PEGP sera effective dans la globalité avec un système d'information spécifique et une adaptation des structures de maintenance. A en croire l'EMAT, la PEGP pourrait être étendue à tous les types de matériels.

L'offre EADS

Pour EADS, il s'agit donc de proposer des solutions innovantes qui tiennent compte de la réforme en cours. Afin de garantir une disponibilité opérationnelle maximum, EADS pourrait, comme il le réalise dans d'autres secteurs dont le spatial, s'engager sur un résultat de bout en bout, c'est-à-dire en jouant plus sur la fonction service du MCO que sur la fonction logistique. En s'inspirant de la PEGP, EADS devra chercher à bâtir un partenariat réel en dimensionnant ses moyens proposés aux besoins

terrestres. La globalité du MCO conduit à une vision totalement capacitaire des problèmes avec l'intégration du soutien et de la logistique à la PEGP, ce qui implique une relation client permanente durant toute la durée de vie d'un matériel (Souvim) ou d'un système (SIR).

Problème de coût

De son côté, l'armée de Terre conduit une réflexion de longue haleine afin d'évaluer le coût global de possession. La notion de coût de possession d'un procédé industriel transformant des matières ou fournissant des services est perçue de façon très différente suivant que l'on s'adresse à un produit de grande consommation destiné au grand public ou que l'on considère un TGV ou une centrale électrique livrée clés en main. Egalement, la notion de coût de possession est perçue de façon très différente au sein de grandes entreprises qui conçoivent des systèmes dans une direction et qui sont exploités et maintenus par d'autres directions. Pour l'armée de Terre comme pour l'industriel, la réalisation d'une étude de coût global de possession consiste à estimer combien un client dépensera pour acquérir, utiliser, maintenir et se débarrasser d'un parc d'équipements. Une mission particulièrement délicate au moment où la question des formats et des futures bases de défense n'est pas encore définitivement tranchée. Ce coût est représenté par les experts comme un iceberg. La partie visible correspondant aux coûts directs que supporte le client quand il acquiert le procédé auprès du constructeur, la partie immergée représente tous les postes de dépenses qu'il aura à supporter pendant la période où il exploitera son investissement. Dans la majorité des cas, on exclut, dans cet iceberg, le coût des matières premières qui sont éventuellement transformées par le procédé.

TIGRE : UN MCO DE HAUTE TECHNICITÉ

Dans le domaine des voilures tournantes, le Tigre nécessite un MCO soigné, en raison de la complexité de ses systèmes. Le savoir-faire d'Eurocopter est le seul à pouvoir apporter une solution MCO pour le Tigre.

Dans le cas de la version appui-feu du Tigre, la cellule est fabriquée en matériaux composites (carbone, Kevlar, Nomex) et les rotors en fibre de carbone. Ces matériaux ont apporté un gain de poids et une augmentation de la discrétion de l'hélicoptère. Le Tigre est propulsé par deux MTU/Rolls-Royce/Turbomeca MTR 390. La partie MCO comprend, pour les moteurs, le rechange et la logistique. Toutes les versions de cet hélicoptère sont développées sur la base du système de combat et de gestion de mission le plus performant du marché. La cabine de pilotage en tandem a été définie avec la plus grande ergonomie possible pour l'équipage. Le Tigre est servi par un pilote et un commandant de bord, tous deux coiffés d'un casque à visualisation intégrée.

Le système avionique est bâti sur les transmissions de données 1553 ; il comporte deux consoles de visualisation et de contrôle, quatre modules d'insertion de données, quatre écrans de visualisation multifonctions, un système de navigation autonome couplé à un GPS, un pilote automatique, un écran d'affichage de carte intégrant un système de gestion du champ de bataille et des données transmises par liaison numérique. Des détecteurs d'alerte radar, laser et de départs de missiles associés à des leurres, protègent l'hélicoptère. Le Tigre est doté d'un système de tests intégrés et bénéficie de redondances multiples entre ses systèmes vitaux. Cet ensemble permet d'assurer la mission sans interruption avec une reconfiguration automatique en cas de panne.

Le Tigre peut opérer dans toutes les conditions climatiques, de jour comme de nuit, et dans un environnement NBC. Il est faiblement détectable (en infrarouge, en radar et en visuel), ce qui renforce sa capacité de survie au-dessus du champ de bataille face à la menace de tirs ennemis, tels que les missiles et engins sol-air de très courte portée qui, très souvent, sont tirés à l'épaule.

Discrétion et technique

En raison de sa taille et de sa discrétion, le Tigre est particulièrement adapté aux conflits localisés, en assurant de manière autonome l'acquisition des objectifs, leur identification et leur traitement. Le Tigre est équipé d'une conduite de tir composée d'un viseur de toit Strix gyroscopique, au profit du chef de bord (ou tireur) qui embarque en place arrière, et d'un système de visualisation tête haute pour le pilote, en place avant. De nombreux senseurs équipent cette version : équipement infrarouge (IRRCD de deuxième génération), caméra CCD TV, désignation laser et chaîne optique directe.

Au plan opérationnel, point où la partie entraînement du MCO-Service joue, le Tigre peut ouvrir le feu efficacement sur une cible distante de 5 000 mètres. Ses systèmes d'armes et de navigation ont été conçus de sorte que la charge de l'équipage soit minimisée.

Une avionique optimisée

La panoplie avionique comprend des visualisations couleurs. Son système d'autoprotection englobe des contre-mesures d'alerte radar, laser, des détecteurs de lancement de missiles et aussi des éjecteurs de leurres. Sur tous ces points, la durée de vie des matériels sera prolongée par une mise à niveau

des technologies et la prise en compte par avance des obsolescences technologiques.

Le Tigre HAP est doté d'un canon Giat 30 mm AM-30781 en tourelle. Il peut être doté de nombreux types d'armements ; deux pods emportant chacun 22 roquettes SNEB de 68 mm, ou quatre missiles air-air "tire et oublie" MBDA Mistral de 5 000 mètres de portée.

Le développement de la version appui-feu est le fruit des essais des quatre prototypes PT-1 à PT-4 du Tigre. Le PT-1 effectua son premier vol le 27 avril 1991. Deux autres prototypes, le PT-2 et le PT-3, ont permis de valider la cellule. Le quatrième prototype PT-4 était le précurseur du HAP. Il a pu être testé à -30°C avec des skis, en Suède, pour valider la capacité du système.

MCO : quelles solutions ?

La création d'un service de MCO aéronautique concerne directement le Tigre pour la France. Même si Eurocopter garde seul la main. Il s'agit du Service industriel de l'aéronautique (SIAé) créé en 2008. Avec 440 millions d'euros de chiffre d'affaires prévu au titre de la gestion 2008, cet organisme va optimiser l'entretien des matériels aéronautiques militaires. D'ici à 2012, l'objectif est de gagner «20 % sur les coûts du maintien en condition opérationnelle (MCO)». Le SIAé compte au total 4 000 militaires et civils de la Défense, placés sous l'autorité du chef d'état-major de l'armée de l'Air, le général Stéphane Abrial. Cette évolution de la maintenance des aéronefs anticipe le renouvellement des flottes prévu à l'horizon 2015 dans toutes les armées avec l'arrivée des Rafale, de l'avion de transport tactique A400M ou encore des hélicoptères Tigre et NH 90.

VERS DES PACKAGES MCO-SERVICES

Définition des besoins, maîtrise de l'information, logistique des matériels, maintenance, relations acheteur-fournisseur, gestion des parcs et flottes de matériels... Le maintien en condition opérationnelle est intégré et transversal. Il est passé d'une logique de stock à une logique de flux. La chaîne logistique s'est globalisée. La maintenance a tendance à être pilotée avec des échelons décentralisés ayant toujours plus de responsabilités (training...).

EADS a, dans ce domaine, une avance, en raison de certains pôles de compétences ayant bénéficié de l'expérience britannique, comme chez Astrium. Ainsi, le MCO a acquis une grande flexibilité pour proposer, en valeur ajoutée, une panoplie de services. Dans ces

conditions, le MCO occupera, à l'avenir, une part majeure dans tous les contrats.

Parmi les solutions futures, il pourrait s'agir, pour le client, de réaliser une économie dans un contexte budgétaire tendu en mixant le MCO aux services. En accord avec l'industriel qui devra se réorganiser en conséquence, le client pourrait définir un investissement initial plus ou moins important sur un premier lot. Il n'y aurait pas de production en avance de phase et la vente serait moins celle d'un produit que la concession d'un service sur une longue période. Il suffit simplement aux contractants de se mettre d'accord sur une quantité minimum de matériel à fournir.

Le vente pure et simple de matériels ou de systèmes d'information et de communication n'existe plus. Dès les premiers pas des négociations, le MCO, voire le service entrent en ligne de compte avec un essai d'évaluation du coût global de possession.

La flexibilité, la construction de relations étroites avec le client, l'intégration des chaînes en travaillant au contact (y compris à l'étranger pour l'export) constituent des priorités chez EADS, dont les prospectivistes s'attachent désormais à anticiper les besoins futurs des clients. Comme c'est le cas pour les packages MCO/Services en cas de crash-programmes.

MCO ET RENSEIGNEMENT

La fonction est au cœur des grandes fonctions déclinées par le Livre blanc de 2008. Ainsi, les drones vont continuer d'occuper une place essentielle dans le dispositif des armées. Pour EADS et le MCO, cela se traduit par le développement d'une offre MCO innovante. C'est ce que font déjà EADS et Northrop Grumman, qui collaborent sur le programme HALE (High Altitude Long Endurance) Euro-Hawk.

En octobre 2003, le Global Hawk a été testé en vol, équipé d'un senseur ELINT d'EADS, au départ de la base de Nordholz. La station sol d'EADS a pu traiter les données transmises en quasi

temps réel par deux liaisons de données. Ce système est développé pour les vols de reconnaissance et de surveillance à haute altitude et de longue durée.

EADS réalise d'autres études de drones HALE (UCAV) chargés d'engager des cibles sensibles. Ils seront furtifs, dotés de systèmes de navigation précis et de liaisons de données. Les études URAV (Unmanned Reconnaissance Air Vehicle) consistent à développer un drone de reconnaissance tactique. Les senseurs SAR, les technologies de furtivité et de navigation sont intégrés dans ce projet.

Pour l'armée de Terre, EADS a développé le système Drone de Renseignement Au Contact (DRAC), un moyen d'observation considéré comme des «jumelles déportées». Il permet de visualiser en temps réel des images prises en vol par le capteur du drone. Le DRAC n'aurait jamais convaincu le client, l'armée de Terre, sans une offre de soutien intégré du système, durant toute sa durée de vie. Il en est de même pour le drone aérien embarqué de type Orca, codéveloppé entre DS et Eurocopter. Les trois idées maîtresses sont les mêmes : adaptabilité, flexibilité et interopérabilité.