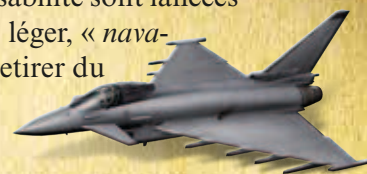


La chronique du CESA

27 mars 1994 : vol inaugural de l'*Eurofighter 2000 Typhoon*

Les vicissitudes de la coopération militaire aéronautique européenne

Au début des années 1980, cinq pays européens (France, Italie, Allemagne, Espagne et Royaume-Uni) s'associent pour lancer un programme d'avion de combat multirôle. Des études de faisabilité sont lancées dès juillet 1984, mais la France fait alors part de ses réserves, préférant un avion plus léger, « *navalisable* » et équipé des réacteurs M88. Finalement, en juillet 1985, Paris décide de se retirer du projet et de concevoir son propre appareil (le *Rafale*).



Naissance de l'*Eurofighter*

À l'issue des discussions entre les quatre pays restants, un contrat relatif au réacteur *Eurojet 2000*, qui doit équiper le nouvel avion, baptisé *European Fighter Aircraft* (EFA), est signé le 23 novembre 1988. En raison d'exigences souvent contradictoires formulées par les différents partenaires, il faut attendre le 10 décembre 1992 pour que le projet reprenne sous la désignation d'*Eurofighter Typhoon*. Finalement, le 27 mars 1994, le premier des huit appareils d'essais effectue un vol inaugural.



Entre-temps, les ambitions des différents partenaires engagés dans le programme ont été notablement réduites. Le programme a également subi de nombreux surcoûts et des retards de livraison dus au mode de production choisi et à la multiplication des chaînes d'assemblage (une par État concerné).

Ainsi, hormis les quatre pays partie prenante au projet de base, seuls le Sultanat d'Oman, l'Autriche et l'Arabie Saoudite se sont portés acquéreurs du *Typhoon*.

Des anomalies constatées récemment sur la cellule de cet appareil fragilisent un peu plus la pérennité de l'ensemble du programme.

Intérêts nationaux et idéal européen

Si de nombreux programmes bilatéraux et multilatéraux (*Alpha Jet*, *Transall*, *Jaguar*, *Atlantic*, *Atlas* notamment) ont conféré une réalité certaine à la coopération européenne dans le domaine de l'aéronautique militaire, la réalisation d'un avion de combat commun de très haute technologie s'est révélée bien plus sensible et complexe, comme l'illustre l'exemple de l'*Eurofighter* et du *Rafale*.

Malgré de réels progrès, une politique commune relève toujours d'un idéal encore inaccessible. Les intérêts nationaux pèsent évidemment d'un poids très lourd et les logiques propres aux pays qui forment l'Union européenne sont souvent en porte-à-faux avec d'autres problématiques telles que celle de l'OTAN, qui amène nombre des États membres de cette dernière à opter pour des avions américains.

Sous la direction de monsieur Patrick Facon, chargé de mission au CESA
Adjudant Valérie Grillet, rédactrice au CESA