

Le TopOwl embarque sur l'A400M

Le viseur de casque de Thales sera évalué en tant que système de vision de nuit lors des missions tactiques.

Les pilotes d'A400M pourraient être équipés du plus perfectionné des viseurs de casque : le TopOwl de Thales. L'électronicien français a en effet annoncé, la semaine dernière, que son casque avait été sélectionné par l'Occar pour être évalué sur le quadrimoteur européen. "Nous sommes en discussion avec l'Occar et la DGA depuis 2007 et nous avons signé, en mai dernier, un accord visant à qualifier le TopOwl sur l'A400M pour les vols tactiques de nuit et à basse altitude (moins de 100 m - ndlr)", explique Dominique Giannoni, directeur de la division Avionique militaire de Thales.

Compatibilité.

Cette campagne d'essais, qui doit se conclure en avril 2013, a d'abord débuté par la qualification du TopOwl sur le Transall par les équipes du CEV d'Istres (DGA essais en vol). "Un processus rapide, qui s'est terminé en juin et qui va maintenant laisser place aux essais avec Airbus Military, auquel nous avons fourni trois exemplaires de casque",

poursuit Dominique Giannoni. Ce chantier d'évaluation s'attachera notamment à vérifier la compatibilité du viseur de casque avec le cockpit de l'avion et ses équipements tels que le collimateur tête haute (HUD) ou le système de vision synthétique (EVS). "L'un des points forts du TopOwl par rapport aux jumelles de vision nocturne classiques, c'est le positionnement de son centre de gravité qui assure un bon confort aux pilotes. Par ailleurs, l'image intensifiée est projetée directement sur la visière du casque, ce qui assure une très bonne perception de l'environnement",



Il n'est pas prévu de modifier le casque par rapport à la version déjà en service.

assure le directeur de la division Avionique militaire de Thales.

Les défauts de jeunesse du TP400

Malgré 25 000 heures de fonctionnement, dont 14 000 en vol, le TP400 qui motorise l'A400M souffre toujours de défauts de jeunesse. Trois avaries ont émaillé le programme d'essais de l'avion. Pour autant, Simon Henley, le président d'Europrop International, garde son calme : "Si l'obtention de certificat de type (TC) est décalée de quelques semaines, la mise en service ne sera pas retardée."

Deux des avaries concernent le boîtier réducteur du moteur. La première, survenue au printemps dernier, est une casse de pignon ayant entraîné l'extinction du moteur. "C'est lié à une interaction complexe entre les pignons. Pour autant, le matériau servant à la fabrication de ces pignons a été changé sur les moteurs de série. Ce pro-

blème ne concerne donc que les avions d'essai." Plus récemment, des débris métalliques ont été retrouvés dans le circuit d'huile du réducteur de l'avion n° 5 (MSN 6) servant aux essais de "route proving". Là encore, une avarie jugée "exceptionnelle", qui ne devrait pas empêcher cet avion de terminer, dans le courant de l'été, cette ultime campagne d'essais avant l'obtention de la TC.

Enfin, le problème de vibrations excessives d'avril dernier (cf. A&C n° 2312), également rencontré sur l'un des moteurs de MSN 6, est visiblement dû à un défaut d'équilibrage des parties tournantes lors de la production. "C'est une erreur de 5 microns, pas plus", certifie Simon Henley. ■

Rendez-vous en 2013.

Ces essais se borneront à évaluer les capacités d'intensification de lumière du viseur de casque. Mais, plus tard, il n'est pas exclu d'afficher de la symbolologie ayant un rapport avec les missions de l'A400M. De même, il n'est pas question de modifier le casque par rapport à la version actuellement en service. "On pourrait imaginer des améliorations ou des adaptations, mais pour le moment, c'est prématuré", concède-t-on chez Thales. Rendez-vous donc au printemps 2013. "Si c'est concluant, le casque sera alors disponible pour les forces", explique Dominique Giannoni. En service sur le Tigre, le Rooivalk, le Cobra, le Huey et le T129, et en évaluation sur le NH-90, le TopOwl a été déjà livré à plus de 1000 exemplaires.

François Julian