

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2020)
Heft: [2]: Numéro Thématique 2

Artikel: Où en est-on avec l'Eurofighter?
Autor: Grand, Julien
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-913959>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Eurofighter de la Luftwaffe en configuration d'attaque au sol, capacité atteinte à partir de la tranche 2.

Aviation

Où en est-on avec l'Eurofighter ?

Lt col EMG Julien Grand

Rédacteur adjoint RMS+

Appareil qui porte le nom d'Eurofighter, comme un symbole de l'industrie aéronautique européenne, il est également en service au-delà de la Manche, sous le nom de *Typhoon*, dans un pays qui vient de faire un pied de nez à l'Union européenne. Longtemps décrié pour ses déboires de jeunesse et des scandales de corruption, comment l'appareil s'est-il développé ces dernières années ?

Un appareil avant tout européen

Appareil développé par le consortium Eurofighter qui relie les constructeurs issus d'Allemagne, d'Espagne, d'Italie et de la Grande-Bretagne par le biais des avionneurs Airbus, BAE Systems et Leonardo, l'appareil est bien évidemment entrée en service dans ces 4 pays mentionnés, clients originels de l'appareil. Les déboires de l'appareil ont tout d'abord commencé par la réduction des commandes initiales des pays à l'origine du programme. L'Allemagne envisageait l'achat de 250 appareils, avant de réduire sa cible à 180 appareils. Pour le moment, notre voisin du Nord aligne 143 appareils de type Eurofighter, dont 38 en version T1, 79 en T2 et 26 de la Tranche 3 qui devraient être rejoints par 38 appareils supplémentaires de cette dernière tranche, pour atteindre la cible affichée des 180 appareils. Récemment, la décision de l'Allemagne de commander 45 F/A-18 *Super Hornet* en vue de remplacer la flotte de *Tornado* a représenté, pour le consortium, un semi-échec. Si le choix de l'avion américain peut s'expliquer en raison de la capacité à transporter la bombe nucléaire B61, le gouvernement allemand a, par ce fait, également refusé la version *Typhoon ECR SEAD*, dans le cadre du remplacement des capacités de lutte contre les défenses aériennes adverses jusqu'alors assurées par les *Tornado*. Cette décision a toute de même réjoui l'équipementier Dassault qui y voit là un signe d'écartement du F-35 sur le marché européen. Un signe que l'on peut relativiser si l'on considère le nombre de nations européennes clientes de Lockheed Martin.

Le second plus gros client, si l'on considère la cible initiale allemande, pour l'acquisition de l'avion européen a été le Royaume-Uni avec une acquisition de 232 appareils. Ce chiffre a depuis été réduit à 160, nombre d'appareils que la RAF aligne, à l'heure actuelle, dont 53 T1, 67 T2 et 40 T3. L'entrée en service parallèle du F-35 dans la RAF, notamment de sa version navalisée, rend peu probable toute commande ultérieure. L'Italie se trouve dans la même situation, elle qui a également fait le choix du F-35, notamment pour assurer des capacités à l'Aeronautica militare. En ce qui concerne l'Eurofighter, l'Italie avait l'intention de passer une commande de 121 appareils, cible finalement réduite à 96 appareils, 28 T1, 47 T2 et 21 T3. L'Espagne, enfin, projetait de commander 87 appareils mais dispose finalement de 73 machines, 19 T1, 34 T2, 20 T3.

Tout comme pour le *Rafale*, l'appareil ne s'est longtemps pas exporté en dehors des pays à l'origine du programme. Le premier client à l'export fut l'Autriche qui envisageait l'entrée en service de 18 appareils mais qui en recevra finalement 15 de la Tranche 1. Cette acquisition sera d'ailleurs au cœur d'une affaire politique qui secouera et secoue encore Vienne. Non seulement des malversations seraient à l'origine de la signature du contrat, mais les partis politiques s'écharpent également autour de l'avenir de l'appareil puisque la flotte autrichienne peine à atteindre une disponibilité opérationnelle satisfaisante. D'un point de vue militaire, les budgets militaires autrichiens dérisoires sont à pointer du doigt pour cette perte de capacités sans précédent des forces aériennes autrichiennes, plus que dans les capacités soi-disant limitées de l'appareil. Le Moyen-Orient va également se révéler une terre d'exportation pour l'appareil européen avec, tout d'abord, les clients saoudiens et omanais. En 2006, l'Arabie saoudite passe une commande pour 72 appareils, ventilés entre 48 T2 et 24 T3. En 2012, le petit état d'Oman lui emboîte le pas en commandant 12 Eurofighter T3. En 2016, le consortium remporte une petite



Eurofighter allemand lors du récent Zigermeet qui s'est tenu à Mollis, les 16 et 17 août 2019.

victoire, puisque le Koweït passe une commande pour 28 T3 en remplacement de la flotte que le pays avait acquise suite à la guerre du Golfe. La victoire est à chercher dans le fait que le pays sort alors de la dépendance américaine pour se tourner vers des fournisseurs européens. Dernièrement, le Qatar a également fait l'achat de 34 T3, mettant alors à égalité tous les fournisseurs puisque le petit état a acquis dans le même temps des *Rafale* et des F-15, laissant ouverte la question de savoir comment des capacités opérationnelles complètes pourront alors être atteintes pour une si grosse acquisition au profit d'un petit état.

En corollaire, Eurofighter a également connu des échecs sur le marché de l'exportation, notamment en Asie avec la Corée du Sud et Singapour. La Grèce, elle, avait annoncé un achat, avant de se rétracter. Le Japon, de son côté, a préféré l'appareil américain F-35 pour remplacer ses F-4J. Quant à la Bulgarie, elle a refusé l'offre de faire l'acquisition de T1 issus d'Allemagne pour remplacer ses Mig-29 et se dirige certainement vers une acquisition de F-16. La plupart de ces échecs sont essentiellement à mettre sur le fait que les appareils des premières tranches ne disposaient que d'une capacité air-sol limitée. Ce manque semble toutefois corrigé et l'appareil est en lice

dans les programmes d'acquisition suisse et finlandais et il n'est pas à exclure que d'autres petits pays qui doivent renouveler leur flotte fait recours à l'appareil européen qui a également faire ses preuves au combat à l'occasion des opérations ELLAMY, lors de l'intervention de la RAF en Libye et SHADER, contribution britannique à la lutte contre l'EI en Syrie et en Irak. Même si l'appareil a participé à moins d'opérations que le *Rafale*, ceux-ci ont pu prouver de la maturité opérationnelle de l'appareil.

Capacités de l'appareil

Appareil présenté comme multi rôle, l'Eurofighter a pourtant été conçu fondamentalement comme un appareil de supériorité aérienne. Il est donc taillé pour être très manœuvrant et puissant. Sa structure légère lui permet de disposer d'une capacité de supercroisière. Mais là également réside sa faiblesse, en tous cas sur les premières versions, soit une capacité d'attaque au sol très limitée qui n'en fait pas un avion aussi polyvalent que le *Rafale*. Les capacités air-sol ont toutefois été intégrées à partir de la Tranche 2 pour être réellement concrétisées avec la Tranche 3 qui est celle en cours de livraison. Parmi les nouveautés intégrées à cette dernière tranche, il est intéressant de noter l'apport d'une antenne radar active



Un *Typhoon* de la RAF mène une mission d'identification sur un *Tu-95 Bear*. L'appareil anglais chargé de la police de l'air est notamment basé à RAF Lossiemouth, base que la Suisse connaît bien car elle s'y est entraînée au vol de nuit. Photo © RAF.

sur le Captor, ainsi que l'adjonction de tuyères mobiles permettant une vectorisation de la poussée. Ce nouveau radar, dont le type AESA est devenu maintenant standard sur les appareils occidentaux, apporte la nouveauté d'être mobile, ce qui n'est pas encore le cas de la concurrence de l'Eurofighter. Le système IFF est directement intégré au radar Captor qui peut être asservi directement au casque du pilote pour engager des missiles courte portée comme l'ASRAAM. La fusion de données est assurée dans l'appareil par le système AIS qui vise à contrôler et réduire les émissions électromagnétiques de l'appareil. Le Captor, qui est un système actif, est complété par le système PIRATE (*Passive Infra Red Airborne Tracking Equipment*) qui intègre une capacité FLIR et IRST de veille et de poursuite infrarouge. L'avion est également équipé du système DASS, une architecture modulaire pour le système défensif qui permet le suivi des menaces 360° autour de l'appareil. Ce dernier système a d'ailleurs connu des dysfonctionnements ces derniers temps qui ont abouti à une réduction de la disponibilité opérationnelle de la flotte allemande. Enfin, et comme pour le Rafale, la tranche 3 vise également à une réduction du coût de l'appareil par une baisse de 30 % des coûts de maintien en condition opérationnelle.

Au rang de l'armement, l'Eurofighter apparaît comme un appareil polyvalent, malgré sa conception originelle comme chasseur de supériorité aérienne, et affiche, ici, un réel avantage par rapport à ses concurrents. En ce qui concerne l'armement air-air, l'Eurofighter peut tirer la munition américaine comme européenne, avec le Meteor de MBDA ou l'AMRAAM. Dans la courte portée, l'appareil peut emmener l'ASRAAM du britannique Hughes ou l'IRIS-T. L'armement air-sol peut se composer du *Storm Shadow* (également appelé SCALP-EG), missile de croisière d'une portée de 250 kilomètres, officiellement,

mais qui pourrait être tiré jusqu'à 400 kilomètres. L'appareil peut également emmener le missile anti-char Brimstone, développé par MBDA, dont le prix est estimé à environ 130'000 €. Dans le rôle air-sol, il est également possible d'engager les armes à guidage GPS/inertiel *Paveway* II et IV, toutefois moyennant l'engagement d'un pod de désignation *Litening* III.

Appareil qui a su gommer ses manques de jeunesse, l'Eurofighter est maintenant un appareil multi-rôle capable d'être engagé tant dans des rôles de défense aérienne que d'attaque au sol. Tous les problèmes techniques ne sont certes pas encore résolus, comme pour le DASS et, contrairement au Rafale, les prochaines évolutions de l'appareil ne sont pas encore assurées. Si la Tranche 3 s'est bien exportée et que la base des clients semble maintenant suffisamment large pour assurer des développements ultérieurs, la structure de consortium est toutefois toujours très lourde à faire bouger, lorsqu'il s'agit de mettre tout le monde d'accord. L'appareil apporte néanmoins l'avantage d'être un produit polyvalent qui peut tirer de la munition américaine et européenne. Un élément dont il faut tenir compte, lorsqu'un état neutre comme la Suisse cherche une certaine autonomie stratégique pour son équipement militaire. Taillé pour la défense aérienne, l'Eurofighter répond en ce sens certainement aux besoins helvétiques en matière de défense de l'espace aérien. Sa capacité d'attaque au sol moins développée et éprouvée que celle du *Rafale* pourrait également répondre aux besoins suisses, puisque l'interdiction aérienne, capacité que les forces aériennes suisses tentent de réacquérir avec le programme Air2030, demeurera sûrement également secondaire après la mission de la défense de l'espace aérien.

J. G.