



Armée de l'Air : le nouvel avion d'entraînement Pilatus PC-21

Le mono turbopropulseur Pilatus PC-21, en service opérationnel en septembre 2018, assure les mêmes formations de pilotage que les actuels Epsilon et Alphajet, avec transposition directe sur Rafale des compétences acquises.

Sa présentation à la presse, le 13 septembre 2018 à Paris, a inclus ses atouts pédagogiques par le colonel Julien Moreau, commandant les Ecoles de formation du personnel navigant, et son contrat d'acquisition par l'ingénieur en chef de l'Armement Audrey Hermant, directrice du programme PC-21.

Un saut technologique. Destiné aux pilotes de chasse de l'armée de l'Air et de la Marine nationale ainsi qu'aux navigateurs officiers systèmes d'armes, le PC-21 prépare au combat aérien d'aujourd'hui et de demain, explique le colonel Moreau. Dans un environnement de plus en plus complexe, évolutif et connecté, le pilote de chasse doit être réactif et savoir durer, combattre, projeter force et puissance ou porter assistance. Par exemple, un groupe de plusieurs Rafale partis de France pour une mission de frappes lointaines au Levant, bénéficie des informations fournis par un avion d'alerte avancée AWACS et de plusieurs ravitaillements en vol jusqu'à l'arrivée sur zone. L'un d'eux largue son missile Scalp, dont la croisière, guidée par satellite, continue à basse altitude et franchit les défenses

sol-air pour atteindre sa cible après un guidage terminal. Actuellement, la formation d'un pilote de chasse, d'une durée de 2,5 ans, se déroule en quatre phases : formation générale des officiers à la base de Salon-de-Provence ; formation des pilotes sur les avions biplaces monomoteurs Grob 120 et TB30 Epsilon ; spécialisation sur Alphajet, avion d'entraînement et d'attaque au sol, à l'Ecole d'aviation de chasse de Tours pour l'obtention du brevet de pilote ; formation au combat aérien à l'Ecole de transition opérationnelle de Cazaux, en vue d'une orientation sur Rafale ou Mirage 2000. Après une phase de transformation, le pilote rejoint son affectation en unité navigante. A l'horizon 2021, la phase 1 se déroulera à Salon-de-Provence sur Cirrus SR20 et la phase 2 sur Grob 120 et PC-21 à Cognac pour l'obtention du brevet de pilote. D'ici à février 2019, les écoles de formation du personnel navigant recevront 17 PC-21. Cet avion embarque un système d'armes garantissant un haut niveau de représentativité des missions tactiques, grâce à ses capacités de simulation air-air (tir de missiles et détecteur d'alerte) et air-sol (canon, tir de bombe en palier et en semi-piqué). Il permet l'acquisition des bases d'un système d'armes, de son pilotage vers son management avec de nouvelles compétences, à savoir tête haute, liaisons de données et carte numérique. Enfin, 40 % de la formation sur PC-21 se fait sur simulateur au sol. En 2018, l'Ecole de Cognac forme 30 pilotes de chasse et 10 navigateurs officiers systèmes d'armes de l'armée de l'Air, 10 pilotes de chasse embarquée de la Marine nationale et 10 moniteurs de simulateur de vol. Les prévisions portent sur 25 instructeurs formés en juin 2019 et début de transformation des navigateurs officiers système d'armes en janvier 2020.

Une organisation étatique. Le besoin porte sur 11.000 heures de vol par an, indique l'ingénieur en chef Hermant. Le contrat unique du programme PC-21 a été notifié en décembre 2016 à l'entreprise Babcock Mission Critical Services France. De type location-vente, il prévoit un transfert à l'Etat, en 2022, des moyens de formation (avions, système de préparation et de restitution de mission et simulateurs), du soutien et des infrastructures.

Loïc Salmon

Armée de l'Air : « Pégase 2018 », projection lointaine dans le Pacifique

Armée de l'Air : l'appui aérien aux opérations terrestres