

La France commande 9 avions d'entraînement PC-21 de plus auprès du constructeur suisse Pilatus

par [Laurent Lagneau](#) · 17 juillet 2021 OPEX360.COM



Deux semaines après que Berne a fait part de son choix en faveur de l'avion de combat F-35A et du système de défense aérienne Patriot aux dépens, respectivement, du Rafale de Dassault Aviation et du Système air-sol moyenne portée – Terrestre [SAMP/T] du consortium formé par Thales et MBDA, l'avionneur suisse Pilatus a annoncé que la France, via la Direction générale de l'armement [DGA] venait de lui commander neuf turbopropulseurs PC-21 pour les besoins de l'armée de l'Air et de l'Espace [AAE].

« Le maître d'ouvrage français, la Direction générale de l'armement, a signé l'accord avec [F-AIR 21](#) [Cognac Formation Aero SAS France], Pilatus étant le sous-traitant exclusif pour la fourniture des neuf PC-21 et autres systèmes de formation au sol et pièces détachées. La commande garantira des emplois en Suisse, où sont produits les PC-21", explique l'industriel, dans un [communiqué](#) publié le 16 juillet.

L'attribution de ce marché n'est pas une surprise. Déjà, l'aAE, « l'une des forces aériennes les plus prestigieuses au monde » pour Pilatus, exploite déjà 17 PC-21 pour la formation de ses pilotes de chasse et de navigateurs officiers systèmes d'armes [NOSA] à Cognac. Et elle en est a priori très satisfaite.

Puis, en septembre 2019, son chef d'état-major, le général Philippe Lavigne, avait évoqué le projet MENTOR, lequel devait alors « réduire davantage le temps nécessaire pour former un pilote de chasse ». Il était alors question de se procurer au moins huit PC-21 supplémentaires pour la

transition opérationnelle des pilotes fraîchement « macaronés », lequel devait se désormais se faire à Cognac, et non plus à Cazaux, avec des Alphajet.

Plus tard, soit en mars 2020, la DGA publia [un avis de marché](#) pour des « prestations de mise à disposition et de soutien d'aéronefs PC-21, de leurs matériels d'environnement, travaux d'infrastructure et prestations associés, pour la formation des pilotes de chasse en phase de transition opérationnelle ». Et le nombre d'avions nécessaires ne fut pas précisé. Si ce n'est qu'il fallait une flotte suffisante pour assurer une activité annuelle « prévisible » de 5'000 heures de vol, avec un volume maximal de 3'000 heures supplémentaires.

Désormais, on sait donc que neuf avions seront nécessaires... De même qu'un simulateur complet de plus. Ce dernier a d'ores et déjà été commandé auprès de l'entreprise canadienne CAE, laquelle doit le livrer à Cognac en 2022... Soit un an avant l'arrivée des PC-21 supplémentaires.

Par rapport à l'Alphajet, le PC-21 est évidemment moins puissant. Cela étant, il est aussi plus économique [l'heure de vol coûte 1'500 euros... contre 7'800 euros pour un Alphajet, ndlr] tout en offrant l'avantage de familiariser les élèves pilotes à l'avionique du Rafale. En outre, très maniable, il peut simuler le comportement d'un réacteur grâce à un calcul électronique qui 'gomme' les effets de son hélice. Enfin, pour la transition opérationnelle, il possède quatre point d'emport pour l'armement air-sol.

« Les évaluations françaises sont très professionnelles, ce qui nous prouve encore une fois que nous offrons le meilleur système de formation au monde sur ce marché. Je me réjouis que l'armée de l'Air et de l'Espace ait opté pour d'autres PC-21. Nous vous remercions de faire confiance à Pilatus et à notre PC-21. L'armée de l'Air et de l'Espace pourra toujours compter sur notre meilleur service client! », a commenté Markus Bucher, le Pdg de l'avionneur suisse.