

Les six derniers élèves pilotes de chasse formés sur Alphajet ont reçu leur macaron à Cazaux

par [Laurent Lagneau](#) · 18 mars 2023



En 2020, l'École de l'Aviation de Chasse [EAC] abandonna ses avions d'entraînements Alphajet pour des turbopropulseurs Pilatus PC-21 et quitta Tours pour rejoindre la base aérienne de Cognac, dans le cadre du projet FOMEDEC [Formation modernisée et entraînement différencié des équipages de chasse], lequel avait commencé à être mis en oeuvre un an plus tôt, avec la formation d'une première promotion d'élèves pilotes et navigateurs officiers systèmes d'armes [NOSA].

En outre, dans le prolongement de FOMEDEC, l'armée de l'Air & de l'Espace [AAE] lança le programme MENTOR, celui-ci consistant à remplacer la transition opérationnelle des pilotes fraîchement « macaronés » jusqu'alors effectuée sur Alphajet à Cazaux par une phase « complémentaire » devant également se dérouler à Cognac, toujours avec des Pilatus PC-21.

Pour l'AAE, cette réforme présente au moins deux avantages : elle permet de faire des économies, l'exploitation d'un PC-21 étant moins onéreuse que celle d'un Alphajet, avec un coût de l'heure de vol cinq fois moindre [1500 euros contre 7800 euros, ndlr] tout en familiarisant les futurs pilotes et navigateurs à l'avionique du Rafale.

Quoi qu'il en soit, les jours de l'Alphajet en tant qu'avion d'entraînement étaient comptés... D'autant plus que l'Escadron de transition opérationnelle 2/8 « Nice », qui en était équipé, fut mis en sommeil en 2022, tandis que les deux premiers PC-21 acquis dans le cadre du projet MENTOR furent livrés.

Cependant, et après le transfert de l'EAC à Cognac, l'Escadron de chasse 3/8 « Côte d'Or », qui, ordinairement, tient le rôle de « force adverse » au sein de l'AAE, reçut « temporairement » la mission de former une poignée d'élèves pilotes. Or, cette mission a pris fin le 16 mars, avec le « macaronage » de cette ultime promotion formée sur Alphajet.

« En recevant les brevets de pilote de chasse, la promotion composée de six officiers issus de l'École de l'air et de l'espace a 'clôturé' 59 années de formation de la filière chasse sur la base aérienne 120 Cazaux. Elle fut la dernière à recevoir ses ailes sur Alphajet, ainsi que la seule à avoir été formée entièrement au sein de l'escadron de chasse 3/8 'Côte d'Or' à qui la mission de formation avait été attribuée temporairement. La formation sur Alphajet est donc désormais révolue », a en effet annoncé l'AAE.

Cependant, l'Alphajet effectuera encore des tours de pistes en tant qu'avion d'entraînement dans la mesure où ces six pilotes brevetés doivent encore terminer leur transition opérationnelle. Après, il sera essentiellement utilisé par la Patrouille de France [qui pourrait le remplacer à l'horizon 2030] et pour les missions dites « Red Air » assurées par le 3/8 « Côte d'Or ».

Seulement, sur ce dernier point, il apparaît que les capacités de l'Alphajet sont limitées pour la préparation des équipages de l'AAE à la haute intensité.

« Les Alphajet ne possèdent pas toutes les capacités nécessaires permettant de 'durcir' la préparation opérationnelle. Il existe en effet plusieurs niveaux de Red Air. Ainsi, un haut niveau de prestation Red Air pourrait être conservé en interne et le reste des prestations envisagé au titre de l'externalisation et de la contractualisation en bornant bien les prestations », a récemment relevé un rapport parlementaire sur la préparation opérationnelle. Et celui-ci d'ajouter : « L'enjeu réside, néanmoins, dans la capacité à identifier des entreprises susceptibles de fournir une prestation représentative avec des capacités et des moyens spécifiques, tout en étant compétitive ».