



Defens'Aero



# L'Armée de l'Air a sélectionné le PC-21 de Pilatus

5 Janvier 2017 Loïc

[Europe de l'ouest](#), [Forces aériennes](#), [Contrat](#), [Nouveau matériel](#)

L'année 2016 s'est terminée sur une bonne nouvelle pour l'avionneur suisse Pilatus et elle marque le début d'une nouvelle aventure au sein de l'Armée de l'Air française.

En effet, le 30 décembre 2016, le Ministère français de la Défense et Pilatus ont signé un contrat, dont le montant n'a pas été précisé, concernant la vente de 17 avions d'entraînement avancé PC-21 au profit de l'Armée de l'Air française.

Selon le communiqué de presse officiel, ce contrat d'une durée de 11 ans a été signé avec l'entreprise britannique Babcock Mission Critical Services France (BMCSF) et Dassault Aviation, qui seront chargés de mettre en oeuvre ces avions, et d'assurer le soutien technique auprès des aviateurs français.

Dans son communiqué de presse publié le 04 janvier 2017, Pilatus a indiqué que «l'Armée de l'air, l'une des forces aériennes les plus prestigieuses au monde, a opté pour le système de formation du 21<sup>e</sup> siècle : le PC-21».

De son côté, l'avionneur français a déclaré que ce contrat «se concrétisera, dans une première étape, par la réalisation du contrat FOMEDEC avec la création d'une société commune sous le leadership de Babcock France».

Dans son communiqué de presse du 05 janvier, Dassault affirme qu'il «participe activement à ce nouveau projet qui se fera avec Babcock, fournisseur de référence pour les environnements de soutien, au profit du ministère de la Défense».

«Par ce programme, nous sommes fiers de poursuivre notre engagement pour l'entraînement des pilotes de combat français», explique-t-on du côté de Saint-Cloud.

Ces 17 appareils, dont les premiers devraient être livrés à partir de 2018, seront stationnés sur la base aérienne 709 de Cognac, où a lieu une partie de la formation des jeunes pilotes de chasse et des navigateurs officiers système d'armes.

A terme, ils doivent remplacer la flotte des Alpha Jet de Tours dont l'avionique notamment devient obsolète face à celle qui a été développée pour les avions de combat de 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> génération, dont le Rafale.

Toutefois, une partie de la flotte des «Gadget» devrait encore servir pendant plusieurs dizaines d'années, notamment ceux modernisés et utilisés sur la base aérienne de Cazaux qui sont mis en oeuvre pour former les élèves-pilotes aux manoeuvres tactiques et par l'EE 3/8 «Côte d'Or», dans leur rôle de Red Air (ou Aggressors).

Ce contrat a été conclu à la suite de l'appel d'offres lancé en avril 2015 par la Direction Générale de l'Armement (DGA), qui expliquait alors qu'il s'agissait de la «fourniture de moyens de formation modernisée et d'entraînement différencié des équipages de chasse (FOMEDEC), avec prestations de mise à disposition, prestations de soutien et travaux d'infrastructures associés».

Dans le détail, BMCSF aura pour objectif d'assurer le suivi complet des PC-21, de mettre en place «les différents outils de simulation au sol, de réaliser des infrastructures dédiées aux moyens de simulation», et de constituer un «service de soutien», toujours d'après les termes de l'appel d'offres.

Le travail sera conséquent puisque la DGA table sur la réalisation «d'environ 11 000 à 13 500 heures de vol, et, pour les principaux simulateurs : environ 3 900 à 5 600 heures pour un simulateur de type Full Mission simulator, et environ 2 300 à 3 100 heures pour un simulateur de type Part Task Trainers».

Ces heures de vol devraient donc permettre de former, sur une année, environ 30 élèves pilotes de l'Armée de l'Air, 10 navigateurs officiers système d'armes, 10 élèves pilotes de la Marine Nationale, et 10 élèves moniteurs simulateur.

Enfin, ces avions et leurs simulateurs devront aussi permettre l'entraînement d'une cinquantaine de pilotes de chasse expérimentés.

Ces derniers sont issus du «second cercle», qui prévoit la tenue d'une centaine d'heures de vol de pilotes expérimentés sur simulateurs afin d'entretenir leurs compétences, et de les déployer en opérations si besoin est.

La DGA explique que ce «second cercle» «permet le maintien à moindre coût d'un socle de compétences opérationnelles. Il correspond à un volume d'équipages expérimentés qui pourra suppléer le 1er cercle [pilotes opérationnels, NDLR] pour certaines missions».

Outre les avions, et comme évoqué précédemment, le contrat prévoit aussi la livraison de «simulateurs de vol (Full Mission Simulator), de simulateurs de vol simplifiés (Part Task Trainer, PTT), et de simulateurs d'éjection».

Enfin, la société devra également fournir des «moyens de formation informatique (Computer Based trainer, CBT), des systèmes de préparation de mission et de restitution de mission (SPRM), et des bâtiments abritant les outils de simulation».

Le sous-traitant de Pilatus, Babcock Mission Critical Services France (BMCSF), dispose du siège social de sa division France au Cannet-des-Maures, dans le sud de la France.

Ce sous-traitant, qui travaille pour de nombreuses entreprises dans le domaine de l'aéronautique, est bien connu par le Ministère français de la Défense puisqu'il a la responsabilité de la gestion du parc des 36 EC-120B Colibri d'Helidax, qui forme les jeunes pilotes d'hélicoptères de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT) depuis Dax.

En outre, on retrouve également ses services sur de nombreux aéroports français et au SAMU, puisqu'il prodigue environ chaque année 28 000 heures de vol et 9 500 missions avec les hélicoptères dont elle a à charge, au travers de vingt-quatre bases, de Rouen, Nantes et Dijon, en passant par Tours, Valence, Carcassonne et Toulon.

Son expérience passée avec l'ALAT, la confiance portée par les autres structures de secours, et son implantation en France depuis 26 ans maintenant ont sans nul doute joué en faveur de Pilatus pour sa sélection dans l'appel d'offres.

Par ailleurs, bien qu'elle soit une entreprise anglaise, BMCSF emploie en France pas moins de 235 personnes, et y fait voler 27 hélicoptères.

Archie Bethel, directeur général du Groupe Babcock International, a déclaré que «Le projet s'appuiera sur notre expertise en matière d'industrie

aéronautique européenne et sur notre capacité à accompagner sur le long terme des programmes d'entraînement militaires».

«C'est également une grande satisfaction pour nous d'établir un partenariat avec un leader aéronautique aussi reconnu que Dassault. Nous comptons travailler avec l'Armée de l'Air sur la prochaine décennie», a-t-il ajouté.

Le PC-21 du suisse Pilatus allie l'avantage d'un avion aux coûts de maintenance réduits, avec une avionique moderne et semblable aux avions de combat de 4ème et de 5ème génération, et avec des performances en vol qui correspondent aux avions d'entraînement et de formation actuellement en service.

Au sein de l'Armée de l'Air française, certains aviateurs ont déjà leur qualification sur cet avion tandis que d'autres ont déjà eu l'occasion d'effectuer des vols à bord, et de goûter à la puissance qu'il dégage.

La sélection de cet avion est, explique-t-on chez les principaux concernés, «un choix qui satisfait le milieu».

Le PC-21 est équipé du turbopropulseur PT6A-68B du canadien Pratt & Whitney, qui lui délivre un peu plus de 1 600 chevaux. Couplé aux cinq pales, il permet un décollage sur un peu moins de 800m, avec un taux de montée de 20.78 m/sec, et une distance d'atterrissage de 1 031m.

Avec une vitesse de croisière de 624km/h et une pointe pouvant aller à 685km/h, l'appareil peut aller chercher de +8G à -4G lors de session de voltige aérienne, ou évoluer entre +5G et -2,5G lors de conditions d'évolutions normales.

Pouvant décoller à partir de 2 280kg ou bien avec une masse maximale au décollage de 3 100kg, le PC-21 est long de 11,23m et large de 9,10m.

Son turbopropulseur et ses systèmes de contrôle lui permettent d'évoluer dans des domaines de vol (basse et haute altitude, basse vitesse, etc...) aussi traversé par les avions à réaction utilisés pour l'entraînement et la formation des équipages.

L'avionique des avions est celle des écrans plats, numériques et tactiles, que l'on retrouve sur les avions de combat de dernière génération, dont les Rafale, que les pilotes français découvriront juste après leur passage ces PC-21.

Actuellement, cet appareil est utilisé/commandé par huit nations : la Suisse (8), Singapour (19), les Emirats arabes unis (25), le Qatar (24), l'Australie (49), la Jordanie (8), et l'Arabie Saoudite (55).