

MISE EN ORBITE RÉUSSIE POUR LA FORMATION PC-21

Par l'adjutant Jean-Laurent Nijean
Photos adjutant-chef Richard Nicolas-Nelson

LA FORMATION DES ÉQUIPAGES DE CHASSE prend une toute nouvelle dimension avec l'arrivée du Pilatus PC-21 et la refonte du syllabus pour une formation modernisée. *Air Actualités* lève le voile sur les arcanes de cette aventure humaine innovante. Rencontre avec des instructeurs venus d'horizons divers et la première promotion de stagiaires.



École de pilotage de l'Armée de l'air (EPAA) 315
« Général Jarry »



1^{er} escadron d'instruction en vol
(EIV) 1/13 « Artois »



« L

Le projet de formation modernisée des équipages de chasse sur le Pilatus PC-21 a été lancé officiellement par le général Philippe Lavigne, chef d'état-major de l'Armée de l'air, le 2 octobre 2018 sur la base aérienne 709 de Cognac », souligne le lieutenant-colonel Nicolas Leprince, commandant l'école de pilotage de l'Armée de l'air (EPAA) 315 « Général Jarry ». Avec le PC-21, l'Armée de l'air a voulu se doter d'un système de formation plus réaliste, plus performant et moins coûteux pour optimiser la formation des futurs pilotes d'avions de combat de dernière génération. « Le syllabus ou programme de formation du pilote de chasse a été complètement repensé pour l'adapter au PC-21, avion du 21^e siècle. Des "gammes" supplémentaires peuvent être inculquées, que ce soit dans le combat aérien ou l'attaque au sol, grâce au radar et aux armements tous deux parfaitement simulés. Aujourd'hui, l'école est en train de finaliser les

programmes détaillés d'instruction des missions les plus avancées, en gardant comme ligne directrice de faciliter le passage du PC-21 au Rafale

ou au Mirage 2000 ». À l'origine, ce projet de modernisation de la formation des équipages chasse visait à regrouper les phases réalisées sur TB30 et Alphajet de l'école de l'aviation de chasse (EAC) sur un seul et unique outil de formation basé sur Cognac. Les phases anciennement appelées phase 2BC (sur TB30) et phase 3 (Alphajet) deviennent les phases de spécialisation chasse Basic et Advanced (termes choisis en raison de la vocation internationale de l'école). « En raison de ses performances techniques en terme de manœuvrabilité et grâce à ses capacités de simuler des engagements air-air et air-sol, l'Armée de l'air a également envisagé d'étendre la formation des stagiaires PC-21 à la phase 4, actuellement réalisée sur Alphajet modernisé à Cazaux. Cette phase de transition opérationnelle prendrait alors le nom Rated », détaille le



Consultez



© M. Nicolas Leprince / Armée de l'air

Faciliter le passage du PC-21 au Rafale ou au Mirage 2000

Avant le vol sur Pilatus PC-21, les pilotes sont assistés par des mécaniciens de piste de la société Cognac formation Aéro.

« UN FORMIDABLE OUTIL DE FORMATION »

Le 2 octobre 2018, le général Philippe Lavigne, chef d'état-major de l'Armée de l'air, lançait officiellement le programme de formation des équipages sur le PC-21 : « Au sein de l'école de pilotage de l'Armée de l'air, vous formez les futurs équipages de combat et vous faites perdurer notre expertise aéronautique. Ensemble, nous transmettons à nos stagiaires, nos savoirs, nos savoir-faire et notre savoir-être. Préparer solidement l'avenir, c'est explorer les nouvelles potentialités qu'offre le PC-21 dans l'Armée de l'air. Un formidable outil de formation, un système s'appuyant pleinement sur la simulation au sol et embarquée, ouvrant ainsi de nouvelles perspectives. Cette entrée en service est un symbole fort de la politique d'innovation de l'Armée de l'air. »



© Armée de l'air

La montée en puissance de la formation modernisée des pilotes de chasse bat son plein sur la base aérienne 709 de Cognac. Au sein de l'escadron d'instruction en vol 1/13 «Artois», les instructeurs assurent la formation des premiers stagiaires sur le petit dernier de la flotte d'avion-école, le PC-21 qui a atterri sur la base le 29 août 2018. Neuf mois à peine se sont déroulés entre la formation initiale des moniteurs en Suisse et le début de la formation des stagiaires.



Lieutenant-colonel Matthieu Vuillet, Commandant de l'EIV 1/13 «Artois»
«L'arrivée du PC21 a nécessité une profonde refonte des syllabus pour optimiser la formation des futurs pilotes de chasse»

afin de composer ce nouveau programme.» À travers le référentiel d'activité et de compétence du pilote de combat opérationnel, document écrit par la brigade aérienne de l'aviation de chasse du commandement des forces aériennes (CFA), les rédacteurs du syllabus ont pu définir les objectifs pour la fin des phases de spécialisation chasse (Basic et Advanced). «Nous testons également, en corrélation avec les travaux de l'état-major de l'Armée de l'air, la possibilité de poursuivre la formation jusqu'à la phase de transition opérationnelle qui s'appellerait Rated», précise le lieutenant-colonel Vuillet, commandant le 1/13. Pour écrire leur partition, les officiers programme ont dû jongler entre les séances au PTT (Part Task Trainer - entraîneurs de vol), au FMS (Full Mission System - simulateur de vol) et les vols sur PC-21. «La musique que l'on a mise en place est un début, il y aura certainement des croches à remplacer par des noires, illustre le commandant David. Petit à petit avec les différents ajustements, nous irons vers le syllabus idéal.»

FORMER LES FUTURS FORMATEURS

À l'été 2018, deux groupes de quatre «primo-formateurs» sont partis en Suisse pour la formation de base sur l'avion. Deux pilotes, officiers d'échange pendant trois ans respectivement en Suisse et aux Émirats arabes unis sont venus ensuite étoffer l'équipe. «La formation des

instructeurs à Cognac a commencé fin septembre 2018 avec l'arrivée des premiers avions», précise le capitaine David, instructeur qui revient d'un échange aux EAU. À l'issue des premiers vols, les capitaines Pierre et David ont lâché ces premiers instructeurs sur PC-21 à Cognac, car ils n'avaient pas effectué de vols solos en Suisse. «Nous nous sommes formés entre nous par rapport au syllabus qui avait été écrit, reprend l'instructeur. Nous avons déjà un cadre et des missions prévues. Cette formation de base bien plus courte que celles des stagiaires était commune à tous les moniteurs, quelle que soit leur origine, qu'ils soient déjà moniteurs à Cognac, qu'ils viennent du Rafale ou du Mirage 2000.» La formation des instructeurs s'est décomposée en une trentaine d'événements. Un événement étant soit un vol, soit une séance de simulateur. Au début, comme il y avait beaucoup d'avions et peu d'instructeurs, certaines missions prévues au simulateur ont pu être remplacées par un vol pour un gain d'expérience des instructeurs sur ce nouvel avion. Cette formation a été le premier jalon pour tester et faire les premiers ajustements sur le syllabus avant l'arrivée des stagiaires.

PRIORITÉ AUX BASIQUES

Les cadres de Cognac ont dû redéfinir ce qui était les «basiques» pour que les jeunes soient mieux préparés à l'arrivée sur des avions modernes. «On nous a parfois reproché de ne pas pouvoir inculquer les basiques avec un

DU RAFALE AU PC-21

Le capitaine KESH, instructeur sur PC-21, nous livre ses premières impressions sur le nouvel avion-école de l'Armée de l'air.



Comment s'est déroulée votre arrivée sur PC-21 ? J'ai passé 4 ans et demi sur Mirage 2000-5 et 4 ans et demi sur Rafale. Pour moi c'était intéressant de devenir instructeur à ce moment-là afin de pouvoir participer à la montée en puissance du PC-21 tout en ayant une bonne vue d'ensemble sur un certain nombre de défis liés à la mise en œuvre d'avions de combat modernes. Le lien entre ces défis et la formation nécessaire pour pouvoir y répondre a été abordé ici avec un regard résolument novateur et pragmatique. J'ai trouvé cette approche particulièrement intéressante et enrichissante.

Quelle est pour vous la plus-value d'être instructeur sur PC-21 ? La plus-value pour moi est la diversité des missions aux programmes. Un jour on va apprendre à un jeune stagiaire à se poser, le lendemain on enseignera à un autre comment se servir de son système d'arme. C'est complètement nouveau pour l'Armée de l'air car ces phases de la progression étaient auparavant abordées sur différentes bases aériennes et donc par différents instructeurs. Cet avion est une très bonne introduction au Rafale. Il y a l'aspect maniabilité. Le facteur de charge qu'il est capable de prendre de manière soutenue. C'est une bonne accoutumance, il faut se battre pour ne pas trop subir. L'avion est très réactif, lorsque l'on agit sur le manche, il nous montre tout de suite qu'il en veut. Le système est très abouti. Même les choses qui peuvent paraître basiques passent par le système : chercher sans fréquence ou aligner sa centrale de navigation. Il faut pouvoir naviguer sans se perdre à travers les pages avec la logique Glass Cockpit. Pour parler de manière imagée c'est un peu comme lorsqu'on regarde la télévision. Absorbé par le petit écran, on devient passif et on oublie ce qui se passe à côté. C'est humain et dans un Rafale, les écrans sont nombreux. Si l'on n'est pas capable de s'organiser pour chercher l'information alors qu'il se passe d'autres choses à l'extérieur cela peut s'avérer dangereux.

Quelle a été votre première surprise en arrivant sur cet avion ? Nous avons commencé par une phase au sol identique à celle des stagiaires que l'on appelait avant l'EETIS (ensemble d'équipe technique et d'instruction spécialisé). Des cours donnés par des mécaniciens pour connaître l'aéronef sur lequel on allait voler. Sur PC-21, c'est une véritable révolution. On perçoit dès le premier jour un ordinateur portable qui regroupe les cours et les tests, le Computer Based Training (CBT). Nous pouvons revoir des points complexes, réaliser des tests et voir les corrections. Nous pouvons même partir avec à la maison. Le CBT comprend un petit simulateur qui permet de s'approprier les procédures. Auparavant, des générations entières de pilotes imprimaient le cockpit sur un carton. Nous nous mettions devant ce cockpit pour réciter les procédures avec les instruments en papier. Sur l'ordinateur du PC-21, on lance la mise en route, clique sur les différents boutons du cockpit simulé, les vrais instruments et l'hélice s'animent, la pression de l'huile et la température augmentent, comme sur l'avion : on s'y croit vraiment !

Élaboration d'un nouveau syllabus, formation des moniteurs, accueil des stagiaires... Autant de défis qu'ont relevé les instructeurs PC-21 de l'école de pilotage de l'Armée de l'air de Cognac.

DES INSTRUCTEURS 4.0 À COGNAC





Sergent STEVE
Moniteur simulateur

« Nous avons déjà réalisé toutes les missions que nous faisons faire aux élèves-pilotes. En tant que pilote dans la cabine, nous avons déjà été confrontés à ces situations et nous savons comment réagir. Étant jeune, je suis familiarisé à tout ce qui est informatique. Cela n'a pas été compliqué de me faire à l'avionique de cet avion. »

avion aussi perfectionné, souligne le commandant David. Aujourd'hui, on peut s'apercevoir qu'avec la mise en place de notre formation, il y a plus de bases qu'auparavant avec toutes les formations rassemblées. » Cela s'explique d'une part par l'apport d'un avion unique tout au long de la formation. L'élève ne doit pas repartir de zéro en changeant d'aéronef. D'autre part, cela engendre un gain de temps qui permet aux instructeurs d'aller un peu plus loin. « Nous mettons un point d'honneur à intégrer du basique à chaque mission. Par exemple sur la phase Advanced, quand on va faire de la BFI (Basic Fighting Intercept - interception radar), nous demandons par exemple des départs et des retours en formation de patrouille serrée. » Nos objectifs sont bien entendu très différents de ce que l'on faisait avant car l'avion lui-même est bien plus évolué.

UNE FORMATION MODERNE ET STANDARDISÉE

Le PC-21 a une avionique très aboutie, c'est un avion doté d'écrans comportant de nombreuses pages comme le Rafale. « Nous avons tenu à donner une rigueur dès maintenant, afin de mettre en place une cohérence sur l'utilisation des pages. Par exemple, il faut se placer sur la page présentant l'altitude cabine si la mission est en haute altitude. Nous mettons en place des petits outils dont ils

Le PC-21 offre aux instructeurs un champ d'action innovant pour la formation modernisée des pilotes de chasse.



© M. Michel / Armée de l'Air



Le Full Mission System ou simulateur de vol offre une immersion complète dans le cockpit de l'avion.



Les instructeurs approfondissent leur connaissance de l'avion avec les moniteurs de simulateur de vol.

vont avoir besoin sur Rafale. » Lors de la rédaction du syllabus, chaque type de mission prévue doit être réalisée avec un affichage de pages prédéfini. « Nous avons demandé aux moniteurs de ne pas sortir de ce cadre pour ne pas perdre les stagiaires, assure le capitaine David. La standardisation est un enjeu primordial pour nous et nous ne dérogeons pas à cette règle. »

Le premier EIV 1/13 « Artois » travaille main dans la main avec le StanEval, escadron chargé de la standardisation et de l'évaluation. « Notre rôle est de s'assurer que les moniteurs soient standardisés et appliquent les mêmes procédures, explique le capitaine Laurent du StanEval. Nous avons des réunions hebdomadaires avec l'Artois. Aujourd'hui, nous sommes en train d'affiner la phase Basic avec le retour d'expérience des stagiaires et des moniteurs. En parallèle, nous travaillons avec eux pour être prêts pour la phase Advanced. »

Cet effort de standardisation n'empêche pas l'école de conserver l'esprit d'une armée de l'air qui sait s'adapter en permanence avec ses moyens. Elle exige cette capacité d'adaptation à ses stagiaires qui sont d'ailleurs notés sur ce domaine. Quand ces derniers atteindront la phase de transition opérationnelle avant l'arrivée en escadron, ils devront faire preuve de plus d'initiative lors de certaines missions. ■ J-LN



Capitaine DAVID
Commandant d'escadrille

« L'expérience des officiers d'échange a été importante dans l'ajustement du syllabus. Avec notre retour d'expérience des trois ans passés sur l'avion, nous pouvons par exemple intervenir lorsqu'il est difficile de se mettre d'accord sur une procédure donnée »

Une relation étroite lie les instructeurs aux stagiaires. Ils doivent relever ensemble le challenge qu'amène cette nouvelle formation.

Les instructeurs se forment entre eux lors de missions sans les stagiaires. Lors de cette mission, ils valident l'un des modules de la phase Advanced.

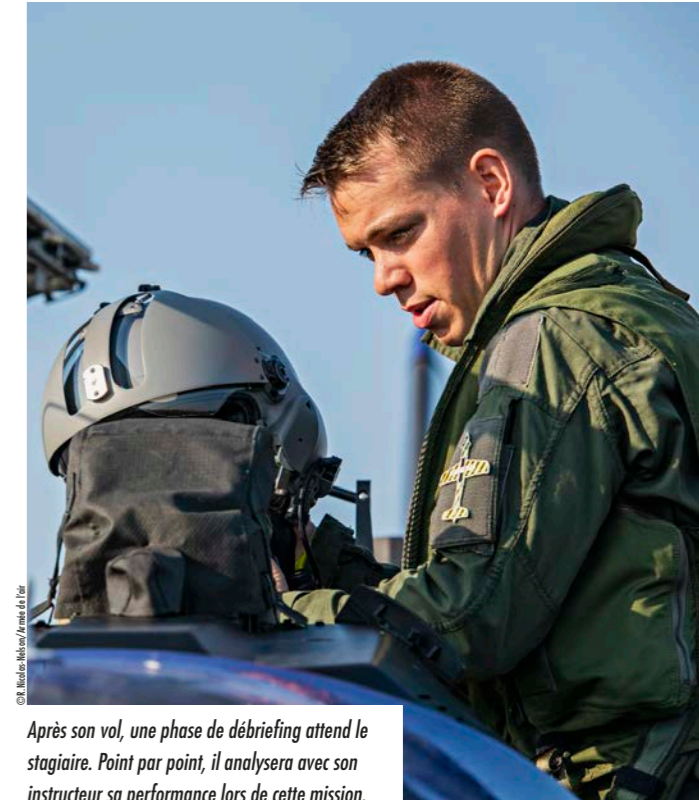


Nos objectifs sont bien entendus très différents de ce que l'on faisait avant car l'avion lui-même est bien plus évolué.

AU CŒUR DE LA PREMIÈRE PROMO PC-21



La formation de pilote de chasse demande un investissement personnel et un travail constant.



Après son vol, une phase de débriefing attend le stagiaire. Point par point, il analysera avec son instructeur sa performance lors de cette mission.

LE PREMIER LÂCHER SUR PC-21



Lundi 1^{er} juillet 2019, Adrien a réalisé son « lâcher » à bord d'un PC-21 au terme d'une mission de voltige aérienne de 1 h 15. Ce vol était aussi le premier vol solo réalisé par un stagiaire depuis l'arrivée des nouveaux avions à Cognac. « C'est particulièrement motivant d'être à la fois seul aux commandes d'un turbopropulseur qui s'apparente aux avions d'armes modernes et d'avoir la confiance de nos aînés. Ce premier solo m'a procuré de nouvelles sensations, aller plus vite, plus loin, intégrer la troisième dimension tout en incluant la gestion du carburant, de l'espace aérien ou d'une panne. Même si la formation est dense et rigoureuse, mon rêve me semble à portée de main ».

Son objectif en tête, le jeune passionné attend impatiemment le jour où il aura l'opportunité de pousser les portes d'un escadron de chasse. B.L.P.

Ils sont treize et partagent un même rêve : devenir pilote de chasse. Rendez-vous avec la première promotion d'élèves-pilotes sur le PC-21, fleuron des avions-école de l'Armée de l'air.

Dix-sept aéronefs, deux simulateurs, trois entraîneurs de vol ainsi qu'un ensemble complet d'outils dédiés à la préparation des missions, à leur restitution et à l'enseignement en réseau. Tous les équipements sont fin prêts pour assurer la formation des premiers élèves sur le Pilatus PC-21.

Lundi 29 avril 2019, après avoir terminé leur tronc commun sur Grob 120, la nouvelle promotion entame la phase Basic de sa formation PC-21. La priorité de cette première phase est l'apprentissage des fondamentaux du pilotage (gestion des pannes, voltige, vol en formation, navigation, vol de nuit). « Au début,

nous avons discuté avec les moniteurs qui recevaient les PC-21 et réalisaient les premiers vols, se souvient le lieutenant Jules, stagiaire sur PC-21. Le seul fait de parler avec eux nous donnait envie de monter à bord. »

IL A TOUT D'UN CHASSEUR

L'avion a, en effet, de quoi séduire ces pilotes en herbe. Si les instructeurs le décrivent comme un avion avec des capacités moindres que celles d'un avion de chasse, il se rapproche d'un avion de combat moderne en termes de sensations, de performances et de système. Le PC-21 est capable de prendre un facteur de charge négatif de -4g et un facteur de charge positif +8g. Ce qui correspond globalement à l'enveloppe de vol d'un avion de combat aujourd'hui. « Le seul fait de revêtir les équipements de vol que sont le pantalon anti-g, la Mae-West, le casque et le masque à oxygène, nous étions certains d'avoir franchi un nouveau cap. Cela change de l'atmosphère que nous avons sur le Grob 120 », souligne le lieutenant Anthony.

Dès leur première semaine, les stagiaires s'en rendent compte en embarquant comme passager

LE SAVIEZ-VOUS ?

La couleur du PC-21

Outre le côté esthétique, la robe du PC-21, d'un bleu foncé très vif facilite l'acquisition visuelle de l'aéronef. Rien n'a été laissé au hasard.

Il vise à habituer le futur stagiaire à travailler son œil pour l'identification visuelle d'un aéronef en vol dès le début de sa formation.

Un réacteur simulé électroniquement

Pour simuler un avion de chasse, un calcul électronique vient gommer les effets de l'hélice. Quand on actionne la manette des gaz, il y a un petit retard avant que la puissance ne soit délivrée. Et quand on réduit les gaz, le moteur garde une puissance résiduelle pour ne pas avoir l'effet de frein causé par l'hélice.

Simulation de nouvelle génération

Il y a 4 niveaux de simulation PC-21. Le premier est inséré dans un ordinateur portable confié aux élèves. Le deuxième, c'est le PTT (Part Task Trainer) ou entraîneur de vol. Le troisième c'est le FMS (Full Mission System) ou simulateur de vol. Le dernier est la simulation embarquée dans le système de l'avion.





Lieutenant
JULES
Stagiaire PC-21

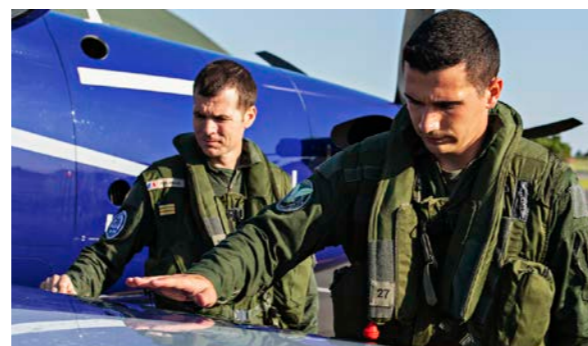
« Nous n'avons pas su rapidement que nous serions les heureux élus pour constituer la première promo PC-21. Nous savions juste que les premiers PC-21 arrivaient sur la base aérienne de Cognac. Nous avons accueilli la nouvelle avec joie. Cet avion m'attirait vraiment et j'avais vraiment envie de voir ce qu'il pouvait donner en vol. »

pour découvrir l'environnement du PC-21. « Mon premier vol était un pax pour découvrir l'ambiance, la machine et le cockpit et l'équipement », explique le lieutenant Jules. Après deux séances de simulation afin d'appréhender la « boutonite », ils enchaînent début juin leur premier vol d'instruction. « C'était stressant et excitant en même temps. Cela va plus vite, plus haut et forcément on est un peu perdu pour le premier vol, témoigne le jeune stagiaire. Heureusement, après quelques vols, cela vient assez vite. » Stagiaires et instructeurs sont unanimes sur la manœuvrabilité de l'appareil qui offre une bonne acculturation au milieu de l'aviation de chasse. « La vitesse de 315 nœuds est perceptible en basse altitude, reprend le lieutenant Maxime. C'est impressionnant et même après une dizaine de vols on n'y est pas complètement habitué. Quand on met le manche en butée, cela part très vite et on oublie qu'il s'agit d'un avion à hélices. »

UN SYSTÈME DE DERNIÈRE GÉNÉRATION

L'Armée de l'air a souhaité former ses jeunes pilotes sur un vecteur moderne. L'idée a été d'approcher au maximum l'interface homme-machine de l'avion-école avec celle qu'ils rencontreront sur leur avion de combat en unité. Pour ces jeunes issus de la génération numérique cela ne pose pas de problème majeur. Les instructeurs veillent néanmoins à ne pas les noyer dans le système. « Le système est très performant, explique le capitaine Kesh, instructeur. Cependant, l'instructeur en place arrière peut en fonction des besoins de la mission limiter des fonctions de l'interface au stagiaire. »

Faire partie de cette première promotion est un défi que ces jeunes pionniers relèvent avec fierté. Ils sont



Le tour avion est un passage obligé. L'instructeur en profite pour approfondir les connaissances de son stagiaire en matière de sécurité aérienne.

Faire partie de cette première promotion est un défi que ces jeunes pionniers relèvent avec fierté



Le PC-21 offre aux stagiaires un aperçu des sensations à bord d'un avion de chasse.



Stagiaires et instructeurs consultent les dernières mises à jour des missions du jour dans la salle des opérations.



Lieutenant
MAXIME
Stagiaire PC-21

« C'est à la fois un peu stressant et excitant de partir sur un tel avion la première fois. Il s'agit pour nous d'une étape importante car c'est quelque chose que l'on attend depuis longtemps. C'est un bel avion et c'est top de voir que les instructeurs nous font assez confiance pour nous laisser partir seuls. »

l'objet de l'attention particulière de leurs instructeurs, de l'école, de la base aérienne, voire de l'Armée de l'air. Ils gardent tous en tête que leur rêve est au bout de ces quelque 18 mois de formation à Cognac. « Nous sommes tous fiers de faire partie de cette promotion, relate le lieutenant Jules. Nous savions que tout n'allait pas être facile et tracé d'avance, et qu'il y aurait des ajustements du point de vue du programme ou de la standardisation. » Ce « défrichage » est intéressant et donne lieu à un dialogue privilégié avec stagiaires/instructeurs. « Nous leur faisons remonter notre ressenti en tant que stagiaire, ainsi que les points bloquants que nous pouvons avoir, explique le lieutenant Jules. Comme par exemple, des points qui ne sont peut-être pas détaillés sur le manuel. »

Au sein de la première promotion, il existe une forme d'émulation. Ils se connaissent depuis près de cinq ans et ont un fonctionnement fondé sur l'entraide. Au débriefing après le vol, quand un instructeur donne un conseil ou une recommandation à un stagiaire, il le partage illico avec le groupe. Cet esprit de cohésion de la promotion est essentiel, « nous ne pouvons pas réussir autrement », affirment-ils. Au premier vol en solo de chaque stagiaire, l'ensemble de la promotion est au pied de l'avion pour l'accueillir comme il se doit. Les instructeurs animent cet esprit de tradition avec la mise en place d'un patch PC-21 « Cleared Solo » qu'ils ont fait confectionner pour les élèves. « Après le vol, j'ai serré la main du stagiaire, puis j'ai sorti le patch de ma poche et lui ai mis sur sa combinaison, témoigne le commandant David. J'ai lu la fierté et le bonheur dans ses yeux. C'est très important car le but est d'avancer dans l'exigence et la bienveillance. » ■ J-LN

UNE JOURNÉE TYPE AU 1/13 «ARTOIS»

À quoi ressemble une journée type au sein de la promotion de stagiaires PC-21 ? De l'ouverture des escadrons à la relaxation finale avant le coucher, présentation de moments clés de la journée d'un stagiaire.

08:00 Briefing matinal et question du jour



À 7 h 00, ouverture des escadrons par les stagiaires et la montée des couleurs de l'escadron. À 8h, un élève récupère les briefings météo et ceux de la tour de contrôle puis les présente au reste de l'escadron. À l'issue, il répond à la question du jour sur la sécurité aérienne.

10:00 Préparation avant le vol



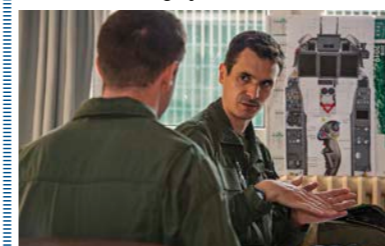
À l'issue du briefing matinal, les stagiaires se retrouvent pour préparer leur mission. Ils se rendent ensuite au briefing avec leur instructeur pour clarifier certains points de la mission avant de partir en vol. Les stagiaires signent le cahier d'ordre puis partent s'équiper avant le vol.

10:30 Vol d'instruction



Après le tour avion en compagnie de l'instructeur, le stagiaire met en route puis déroule la mission du jour sous l'œil attentif de l'instructeur. Au programme du jour : voltige et gestion de pannes basiques. Au fil des vols, le stagiaire s'approprie les qualités de cet aéronef de nouvelle génération.

11:50 Debriefing après le vol



Au retour, après environ une heure de vol, le débriefing commence grâce au système de préparation et de restitution de mission. C'est l'occasion pour le stagiaire de faire le point sur ses forces et faiblesses. L'instructeur en profite pour lui donner de petits conseils.

15:00 Séance de simulateur



Le Full Mission System (FMS) ou simulateur de vol offre à l'élève une immersion totale dans le cockpit du PC-21 avec un univers virtuel à 360°. Il peut ainsi travailler la gestion de pannes complexes et de nouvelles manœuvres avant de les reproduire en vol.

17:00 Révision en salle de travail



Après les vols, les élèves se retrouvent dans la salle de travail qui leur est dédiée afin de réviser et se transmettre les dernières informations. S'il leur reste du temps, ils se rendent au service des sports pour une séance de TOP (techniques d'optimisation du potentiel) relaxante.