

P. BEYRE/AIRBUS MILITARY



## Assaut vertical depuis l'A400M Atlas

### Technologie

Du largage de troupes aéroportées à celui des palettes de matériel, le nouvel avion de transport tactique d'Airbus commence à entrer en service. Il représente un vrai saut technologique pour les armées.

Lorsqu'ils se jettent en vol par les portes latérales de l'A400M Atlas pour une mission d'aérolargage d'assaut, les parachutistes militaires reconnaissent tous que l'absence de "gifle" à la sortie de l'avion – c'est-à-dire l'effet du vent relatif ressenti au moment du saut – est la grande amélioration par rapport au C-160 Transall ou au C-130 Hercules que l'Atlas s'apprête à remplacer dans les armées... Un tel confort est lié à l'installation d'une marche prolongeant la porte latérale, dite "sponson". Ce carénage aérodynamique de la zone du train d'atterrissage et l'existence de déflecteurs pliants à l'abord externe des portes contribuent à réduire les turbulences.

**Produit signé Airbus** et saut technologique par rapport à ses aînés, conçus voilà plus d'un demi-siècle, l'A400M jouit par ailleurs de la même stabilité que ses cousins civils, sans compter un silence des moteurs – dont dépend la quiétude en cabine – auquel le soldat français n'est pas habitué ! Autre grand avantage, la taille de la soute et la conception des sièges, qui permettent à 116 parachutistes de se mouvoir avec aisance et d'être assis tout équipés en attendant l'ordre de saut. À titre comparatif, 60 parachutistes au maximum peuvent être largués à partir d'un Transall ou d'un Hercules.

En avril dernier, lors d'une campagne d'essais d'aérolargage, Airbus Defence and Space a ainsi pu tester avec succès à Fonsorbes (Haute-Garonne) des sauts en ouverture automatique de parachutistes d'essai équipés d'EPC (ensemble de parachutage du combattant), ainsi que le système de sécurité dit *Hupra (Hung-Up Parachutist Release Assembly)*, qui permet de sauver un para pris dans sa SOA (sangle d'ouverture automatique). Un stick de 58 personnels doit faire l'objet d'un nouvel essai cet été en Turquie, aboutissement d'un long processus en raison du nombre de pays parties prenantes dans le programme. Ainsi que le rappelle Éric Isorce, chef des essais en vol de l'A400M chez Airbus DS, « la difficulté première consiste à harmoniser les procédures de saut entre les différents pays concernés par les certifications : un travail ayant nécessité trois ans d'études et de concertation ».

Grâce à sa capacité à réduire sa vitesse jusqu'à 110 nœuds (204 kilomètres-heure), l'Atlas diminue la surface de dispersion, gage d'un regroupement rapide des troupes au sol. Contrairement aux autres avions de transport tactique, cette faculté perdue à très haute altitude (40 000 pieds, 12 000 mètres), ce qui, allié à une rampe arrière nettement plus large, permet le largage simultané de plusieurs chuteurs opérationnels. L'avantage dans le cadre d'une mission – qu'elle soit d'assaut, de recon-

naissance ou de sauvetage – est bien évidemment la possibilité de larguer plus de soldats au même endroit au même moment et d'accroître d'autant leur capacité opérationnelle et leur protection. L'Atlas est donc considéré comme particulièrement novateur en matière de largage de parachutistes, puisqu'il permet de quasi doubler le nombre de ces derniers, tout en réduisant de moitié le temps de saut.

Ces avantages concernent également l'aérolargage de palettes de matériel, tandis qu'un système de rails intégrés modulables sur le plancher de la soute facilite les changements de configuration et autorise une multiplicité de combinaisons de transport de passagers et d'équipements. Différents essais ont également eu lieu cette année avec succès à Fonsorbes et Cazaux avec des palettes légères (de 15 à 320 kilos) larguées latéralement et des chargements lourds (jusqu'à 4 tonnes) par la rampe arrière. Les palettes peuvent là encore être distribuées à très haute ou très basse altitude (15 pieds, soit cinq mètres !).

### Essai de charge : on fait entrer dans la soute un blindé de 29 tonnes.

Sans même aborder les évolutions potentielles de l'Atlas au-delà de sa fonction d'avion de transport tactique, les avantages de son utilisation dans le cadre d'une opération de type Serval apparaissent déjà, non seulement au travers de ces différentes campagnes d'essais, mais aussi de ses capacités potentielles de posés d'assaut en terrain dégradé, préférables – quand on le peut – au largage aéroporté des troupes et de leur matériel.

Le tout premier vol opérationnel du *Ville-de-Toulouse*, accompli entre Bamako et Gao, avec à son bord le ministre de la Défense, Jean-Yves Le Drian, le 31 décembre dernier, mais aussi le chargement réussi, dans la soute du *Ville-d'Orléans*, d'un VBCI (véhicule blindé de combat d'infanterie), un engin de 29 tonnes pour une charge maximale de l'Atlas de 37 tonnes, en avril à Clermont-Ferrand, sont autant de succès dans un processus de montée en puissance complexe. Ils font partie des nombreux jalons nécessaires à la mise en place de cette nouvelle capacité tant attendue de nos forces armées... ● **Murielle Delaporte**