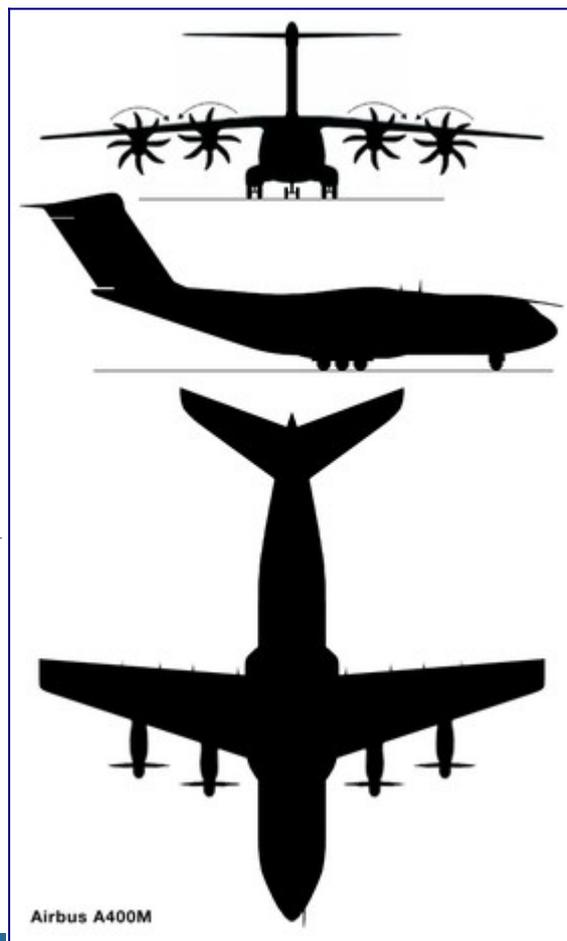


Airbus A400M



Constructeur  [Airbus Military](#)

Rôle [Avion de transport militaire](#)

Statut En activité

Premier vol [11 décembre 2009](#)

Mise en service [29 décembre 2013](#)

Investissement 27,7 milliards d'euros pour 181 appareils

Coût unitaire 135 millions¹ d'euros

Nombre construits 66

Équipage

2 pilotes, 1 [chef de soute](#) (mécanicien navigant) et 1 optionnel

Motorisation

4 Moteurs [EuroProp International TP400-D62](#)

Type [Turbopropulseur](#), hélice 8 pales [Ratier](#)

Puissance unitaire 11 620 ch = 8 665 kW

Dimensions

Envergure 42,357 m

Longueur /hauteur 45,091 m / 14,675 m

Surface alaire 221,5 m²

Masses

À vide 80 000 kg

Carburant 50 500 kg

Maximale 141 000 kg

Performances

Vitesse de croisière 833 km/h

Vitesse maximale 882 km/h (Mach 0,72)

Plafond 35 000 pieds = 10 668 m

À vide : 8 700 km

Rayon d'action 20 t de charge utile : 6 400 km

30 t de charge utile : 4 500 km

L'armée de l'Air a reçu son 15e avion de transport A400M « Atlas »

par [Laurent Lagneau](#) · 30 avril 2019



Treize mois après son 14e exemplaire [livré, à l'époque, avec quelques mois d'avance], l'armée de l'Air vient de recevoir son 15e avion de transport A400M « Atlas » de la part de la Direction générale de l'armement [DGA], qui l'avait réceptionné le 25 avril à Séville [Espagne].

En soi, cela ne constitue plus un événement... Si ce n'est que, explique la DGA, l'appareil désormais basé à Orléans-Bricy est le premier A400M neuf « livré directement dans un standard tactique incluant notamment un domaine d'emploi à partir de terrains sommaires élargi et une capacité d'approche autonome en tout temps des zones d'atterrissage. »

L'an passé, le ministère des Armées avait indiqué que les tests menés par la DGA et l'armée de l'Air allaient permettre « d'augmenter prochainement les capacités tactiques » de ce type d'avion.

Depuis le début de cette année, trois autres A400M de l'armée de l'Air ont été « rétrofités » pour intégrer les mêmes capacités tactiques que celui qui vient d'être livré à la BA 123.

« Les capacités tactiques de ce 15e aéronef illustrent le chemin récemment parcouru vers le standard cible : aéro largage de parachutistes par une porte latérale, ravitaillement en vol d'un autre aéronef de transport en point central et amélioration des performances sur terrains sommaires », souligne la DGA.

A priori, deux nouvelles capacités devraient être prêtes dès l'automne prochain, dont l'éjection de charges lourdes jusqu'à 16 tonnes ainsi que le ravitaillement en vol par le point central au profit d'autres A400M et des Transall C-160.

Et, pour le moment, il n'est toujours pas question de ravitaillement en vol des hélicoptères ou du largage de parachutistes par les deux portes latérales.

Lors de la présentation de ses résultats, en février, Airbus avait soufflé le chaud et le froid au sujet de l'A400M

« Nous sommes parvenus à remettre à plat le programme avec nos clients gouvernementaux et les ratifications nationales devraient être finalisées au cours des prochains mois. En outre, nous avons significativement réduit les risques du programme A400M en 2018 », s'était félicité l'industriel qui a déjà dû passer plusieurs provisions financières pour faire face aux surcoûts et aux retards engendrés lors de la mise au point de cet appareil.

Mais, il avait aussi prévenu qu'il restait encore « des risques », notamment au niveau du « développement des capacités techniques », de « la sécurisation de commandes suffisantes à l'export dans les temps », de la « fiabilité opérationnelle des avions, et tout particulièrement des moteurs », et de « la réduction des coûts conformément au nouveau référentiel. »

Quoi qu'il en soit, et selon le rapport annexé de la dernière Loi de programmation militaire [LPM], l'armée de l'Air devrait disposer de 25 A400M « Atlas » en 2025 [sur 50 commandés]. Ce qui signifie que, d'ici-là, 10 autres appareils lui seront livrés.