



EN KC SUR L'ATLANTIQUE

Frédéric LERT

LE 20 DÉCEMBRE 1992, les équipages des FAS ramènent des États-Unis les trois KC-135R loués par l'Armée de l'Air. Une mission hors norme !

📌 Cette magnifique vue en vol du KC-135R s/n 63-8033 laisse parfaitement apparaître les zones masquées où figurait auparavant le marquage de l'US Air Force. La France s'est contentée d'un service minimal pour la décoration de ces avions avec le *serial number* sur la dérive et cocardes nationales aux six points habituels. (Coll. J. Guillem)

Les trois avions ont été sélectionnés plusieurs mois auparavant dans le « cimetière » de Davis Monthan par une équipe mixte de la Direction Générale de l'Armement (DGA) et de la Direction Technique des Forces Aériennes Stratégiques (DT-FAS). Sous un soleil de plomb, la poignée de spécialistes n'a eu que quelques heures pour choisir trois avions parmi les dizaines qui sèchent au soleil. Les appareils sont convoyés en vol vers la base de Tinker où ils sont révisés en profondeur. Les trois avions de location partagent donc la même motorisation que les C-135FR et ils sont, au premier coup d'œil, parfaitement identiques. En fait, des différences existent et ne sont pas anodines. Elles nécessitent un entraînement préalable des équipages chargés du convoyage. Les FAS choisissent d'en-

voyer cinq navigants en formation aux États-Unis : trois pilotes (un par avion à ramener), un mécanicien navigant * et un navigateur. À charge pour eux de partager leurs connaissances avec les autres membres d'équipages au cours d'un rapide briefing qui précédera de quelques heures le vol retour...

Étonnement des Américains...

« Nous sommes restés à Castle Air Force Base du 4 décembre au 18 décembre pour cette formation », raconte Philippe Rutz, alors capitaine et responsable de la mission. « Outre les cours au sol, nous devons initialement nous contenter d'une ou deux séances de simulateurs pour découvrir l'avion. Mais au final, nous avons fait trois séances de simulateur et deux vols parce que les KC étaient tout de même assez différents de nos C-135FR... Les Américains eux-mêmes avaient été très étonnés que l'on ait pu envisager de ramener les avions en France sans avoir fait un seul vol de prise en main au préalable ! Alors nous avons fait ces deux vols, de 7h50 et 6h40 respectivement, au cours desquels nous avons ravitaillé des B-52G basés à Castle ».





Les Français sont très bien reçus à Castle et les relations sont cordiales avec les instructeurs. Il faut dire que leur niveau d'expérience est très au-dessus de celui des jeunes pilotes américains qui arrivent pour se faire former sur l'avion. Les hommes des FAS sont d'ailleurs surpris par le niveau d'exigence de la formation américaine, un cran en dessous de ce qui était alors demandé en France. « Il nous est arrivé à plusieurs reprises de demander des détails sur le fonctionnement de tel ou tel système à nos instructeurs, et ceux-ci étaient incapables de nous répondre, se souvient Philippe Rutz. Leur connaissance de l'avion était moins approfondie que la nôtre ».

Le 17 décembre 1992, alors que l'équipe des cinq termine sa formation à Castle, le reste des équipes de convoiage quitte la France pour les États-Unis à bord du C-135FR n° 738. Le vol Istres-Castle est direct et dure 13 h 10. « Le plus pénible était pour nous de veiller la HF, seul moyen de communication sur l'Atlantique, raconte Raoul Peinado, à l'époque lieutenant navigateur. De longues heures à écouter cette fréquence particulièrement bruyante... ». Ont pris place dans l'avion, en plus de l'équipage de conduite, une équipe de mécaniciens et les trois pilotes, deux navigateurs et deux mécaniciens navigants qui compléteront le groupe de cinq pour ramener les trois KC-135. À peine débarqués à Castle, tous reçoivent un briefing accéléré sur les avions qu'ils vont ramener en France. « On a passé quatre heures dans l'entraîneur de vol pour recevoir les consignes sur le cockpit et les équipements qui se différencient le plus de ceux que l'on connaissait sur les C-135FR », résume Raoul Peinado

Un tout autre cockpit

Le poste de pilotage n'avait pas évolué depuis la fabrication des avions, s'apparentant à celui des C-135F avant la première remotorisation et le passage à une planche de bord au stan-

Le « 516 » en escale à Recife (Brésil) en mars 1993, lors d'un vol de convoiage retour entre les États-Unis et la France à l'occasion de l'exercice « Red Flag ». À noter la porte ouverte au-dessus de l'aile. (Coll. J.-L. Gaynecoetche)

Le s/n 57-1439 était le plus ancien des trois KC-135 loués à la France. Fabriqué il y a plus d'un demi-siècle, l'avion était en 2018 toujours en service au sein du 91st ARS de l'US Air Force ! (Coll. J. Guillem)



Photographié à Orly en février 1993, le 57-1439 cache bien les apparences. Qui pourrait croire que cet avion, qui semble sortir des chaînes, séchait encore au soleil de Davis-Monthan quelques mois plus tôt ? (Coll. J. Guillem)

Le certificat remis par les Américains aux navigants français à l'issue de leur formation à Castle AFB. (Coll. Ph. Nicolas)

dard des années 1980. « Pas de quoi effrayer les anciens qui avaient connu les Boeing avant le standard planche PA/DV », note Raoul Peinado. « Il fallait simplement vérifier en permanence tous les instruments. Le poste de navigateur était quant à lui très différent, avec une seule centrale inertielle au lieu de deux et une logique de fonctionnement tout autre. On ne pouvait entrer que dix points tournants dans la centrale, mais en revanche elle avait des fonctions intéressantes, comme le maintien automatique de l'avion sur une orbite ».

D'autres caractéristiques majeures différencient les avions américains des français. Les premiers sont équipés d'un plancher en bois, ce qui interdit le chargement de palettes et leur enlève toute capacité de transport stratégique. Ils ne disposent également que d'un seul pack de climatisation (qui assure éga-

* Le « Mecnav » joue également le rôle d'ORV (opérateur de ravitaillement en vol) sur les appareils français.



Un jour, une mission

➤ Photographié en décembre 1996, le 63-8033 laisse apparaître un camouflage très éclairci par le soleil... (Coll. J. Guillem)

Ⓛ Philippe Lainé, mécanicien navigant et « boomer » (ORV), participa au convoyage des trois avions de retour des États-Unis. (Coll. Ph. Lainé)



lement la pressurisation) contre deux pour les avions français. Dans l'éventualité d'une panne de ce pack, l'équipage doit toujours garder à portée de main un masque relié à une bouteille d'oxygène de secours offrant trente minutes d'autonomie. Et même en fonctionnement normal, le seul pack a bien du mal à chauffer l'arrière du compartiment cargo...

Après un après-midi studieux et une nuit passés à Castle, tous les équipages français embarquent dans le C-135FR le matin du 18 décembre. À l'issue d'un court vol de 2 h 30, ils arrivent à Tinker AFB où attendent les trois KC-135 avec lesquels ils doivent rentrer en France le soir même. « Ça ne traînait pas, résume Raoul Peinado. C'est un élément qui semble dominant dans les armées : on a beau acheter des équipements coûtant plusieurs dizaines de millions de dollars, la mission est invariablement organisée en fonction de la modeste allocation en frais de déplacements... »

L'option du box est retenue

Les équipages arrivent à Tinker en milieu de journée et tout l'après-midi est consacré à la prise en compte des avions. Les mécaniciens présents se livrent à un travail d'inventaire fastidieux, avec la vérification des différents livrets et volumes de documentation technique. Des représen-

tants de la DGA et de la DT-FAS sont auprès des avions pour les réceptionner. L'humeur n'est pas au beau fixe : les trois KC-135 ne sont pas au mieux de leur forme. Le radar d'un avion est en panne, un autre a un souci de pressurisation et le troisième a une panne de radio. Des dérogations sont très opportunément données et l'idée d'un vol retour en « box » est confortée.

« Pour préparer le vol retour, un tour de table avait permis de recueillir les avis de chacun, se souvient Raoul Peinado. J'avais proposé que chaque avion rentre seul, je le sentais bien au niveau de la navigation. Il suffisait de faire des visées astro au sextant pour vérifier les informations de la centrale inertielle. De plus nous disposions de petits GPS Garmin achetés dans le commerce... » Mais le chef du dispositif, le capitaine Rutz, opte finalement pour un retour en box afin de pouvoir communiquer facilement par la VHF et faire face aux éventuels problèmes pouvant surgir en vol. Un couloir aérien est réservé et il est décidé que le C-135FR volera devant pour montrer la voie. Philippe Nicolas pilotait le quatrième avion du box. Il avait alors comme copilote le lieutenant-colonel Fouilland, commandant la 93^e Escadre de Ravitaillement en Vol et futur « patron » des FAS. Pour lui la mission n'avait rien d'extraordinaire. « Nous avions l'habitude des missions longues et nos navigateurs savaient très bien faire des visées astronomiques. À l'époque, les Américains travaillaient très différemment et n'avaient aucune autonomie dans leur navigation : lors des traversées transatlantiques comme pendant les vols opérationnels, ils utilisaient un AWACS et se laissaient guider... »

Le vol en formation en ravitailleurs n'est pas tout à fait une nouveauté pour les équipages des FAS. Ils ont découvert cette

Ⓛ À comparer avec la photo du haut : le même 63-8033 photographié lors d'un passage à Orly, en avril 1993. (Coll. J. Guillem)



L'intérêt de la location des trois KC par l'Armée de l'Air a été limité par l'absence de nacelles de ravitaillement sous les ailes, ce qui a entraîné, l'impossibilité d'utiliser les avions pour des missions de transport et imposé une formation spécifique pour les équipages.
(Coll. J. Guillem)



pratique au contact des Américains, l'année précédente, à l'occasion de la première guerre du Golfe. Pour faire face au grand nombre de chasseurs engagés sur les missions, les ravitailleurs sont regroupés en pool dans des volumes de ciel restreints. « La guerre du Golfe nous avait ouvert les yeux, on avait découvert un autre monde », confirme Philippe Rutz.

« C'est à cette occasion que l'on avait appris sur le tas à évoluer en box. Les Américains le faisaient couramment avec leurs avions en s'aidant du radar pour tenir leur position. La solution me semblait bonne pour notre vol retour. On allait voyager groupés en suivant les lignes commerciales de l'Atlantique Nord ».

Course-poursuite

Le départ du groupe doit se faire le 18 décembre au soir, suivant un plan de vol précis qui doit permettre aux avions de se glisser dans un couloir aérien civil. Les avions sont « cocqués », les équipages finissent de préparer le vol, les terrains de déroutement, les calculs de consommation...

Les quatre avions sont donc déclarés aptes, mais un instrument doit être changé *in extremis*. La formation prend un peu de retard, mais c'est sans conséquence. Les Boeing étant plutôt légers, ils pourront grimper à un niveau de vol élevé où ils ne dérangeront personne...

Les KC-135 mettent en route, les seize CFM56 tournent bien. La tour donne l'autorisation de rouler et les quatre appareils s'ébranlent. Les décollages se font à une minute d'intervalle, avec le C-135FR en tête. Vient le tour du numéro 2, qui rejoint le leader sans peine. Pour le numéro 3, avec à son bord le chef de mission, c'est un peu plus compliqué. « On devait

rassembler sur une distance précise », se souvient Philippe Lainé, mécanicien navigant à bord du deuxième avion. « À un point de report précis, les quatre avions devaient être rassemblés et en formation pour enquiller dans le couloir aérien. Quand le numéro 4 a décollé, ses pilotes ont prévenu à la radio : ils n'arriveraient sans doute pas à rejoindre la formation. Le dispositif a alors ralenti pour permettre la re-joinée à temps ». Les avions en formation évoluent alors à Mach 0,8, en échelon décalé à droite, avec un étagement positif d'environ 300 pieds entre deux appareils. La première heure se passe de jour et le dispositif croise la route de plusieurs *liners*. Certains s'étonnent de la formation et posent des questions au contrôle aérien : la guerre aurait-elle repris dans le Golfe ?

Le vol se déroule tranquillement, sans panne. Les équipages se concentrent sur la tenue de la formation, malgré la fatigue accumulée au cours des 48 heures précédentes. « Il n'y avait pas de tension particulière pendant le vol, note Philippe Lainé. Nous étions bien calés dans le couloir aérien... Je pense qu'aujourd'hui ça se passerait très différemment. Quelques années plus tard, la transformation GATM, sur les KC-135 rénovés, c'était une dizaine de vols pour être qualifié. Là, nous étions

DATE	FONC. TITRE	GRADE	TYPE ET NUMERO	COIN	COIN N° S.V.	MOIS	DUREE	NATURE	OBSERVATIONS
MOIS de DECEMBRE 1992									
18-12	DRY	DRY	C-135FR 740	0580	0530	2	Y NAV		
18-12	DRY	LAINÉ P.	C-135FR 736	0540	1310	1		Tras. Casle (noct)	
18-12	DRY	DRY	C-135FR 738	0550	0230	1		Casle - Tanker (noct)	
18-12	DRY	LAINÉ P.	C-135FR 737	0600	0340	1		Tanker - Tanker (noct)	
18-12	DRY	DRY	C-135FR 737	0610	0430	4		X 303	
18-12	DRY	DRY	C-135FR 737	0620	0440	2		X 303	
18-12	DRY	DRY	C-135FR 737	0630	0250	3		X 303	
18-12	DRY	DRY	C-135FR 737	0640	0250	5		Coul. MDM - ITR	
				56,80	4,00	49,80	20	8	

📌 Surligné en bleu dans le carnet de vol de Philippe Lainé, le vol transatlantique de 9 h 10 (dont 7 heures de nuit) à bord du « 516 ». (Coll. Ph. Lainé)

📌 À comparer avec la photo du haut : le même 63-8033 photographié lors d'un passage à Orly, en avril 1993. (Coll. J. Guillem)



📌 De retour de « Red Flag », le « 3516 » en provenance de Recife se pose à Dakar (Sénégal). Typique du ravitailleur de Boeing, le panier en position centrale pendouille derrière la perche, proche du béton de la piste... (Coll. J.-L. Gaynecoetche)



QUE SONT-ILS DEVENUS ?

Les trois avions loués à partir de 1992 par l'Armée de l'Air sont toujours en activité aux États Unis.

Le plus célèbre d'entre eux, le **s/n 62-3516** (n° constructeur 18499), a même droit à sa photo dans Wikipedia (cf. ci-dessus) ! Construit en 1962 comme KC-135A-BN, l'avion a été remotorisé en 1987, en même temps que le revêtement de sa voilure était changé, et a été renommé KC 135R. Après son séjour en France, il a été affecté au **161st Air Refuelling Wing (ARW)** de la Garde

Nationale de l'Arizona, basé à Phoenix. Baptisé « Spirit of Arizona », il a reçu en 2013 une superbe décoration sur sa dérive reprenant les couleurs du drapeau de cet état.

Le **s/n 63-8033** (n° constr. 18650) a, lui, été construit comme KC-135A en 1964 avant d'être remotorisé et d'avoir le revêtement de sa voilure changé en 1988. À son retour de France, en 1997, il a connu plusieurs affectations successives et fait actuellement partie du **6th AMW (Air Mobility**

Wing) de McDill AFB, en Floride. Le plus ancien des trois était le **s/n 57-1439** (n° constr. 17510). Construit en 1958, il n'avait en revanche été remotorisé et modernisé qu'en 1992.

Revenu aux États Unis avant les deux autres, en juin 1994, il fut un temps utilisé par le **100th ARW** de Mildenhall, en Angleterre, sous le nom de « Jokers Wild », et a été photographié à l'été 2018 aux couleurs du **91st ARS (6th AMW)** de McDill AFB.

D. Breffort

❗ Considérés comme des « intérimaires », en attendant la livraison des appareils achetés par l'Armée de l'Air, les trois KC-135R loués (ici le 63-8033) ne reçurent aucun code d'unité sur leur fuselage. La France utilisant le système de ravitaillement par tuyau souple et panier (« *probe and drogue* »), celui-ci était installé à l'intérieur de la perche rigide d'origine. Ce dispositif dans un premier temps spécifique aux ravitailleurs français fut par la suite repris par l'USAF, ce qui permit de ravitailler des avions équipés d'une perche et non d'un réceptacle interne, et notamment ceux de l'US Navy et des Marines. (Coll. J. Guillem)

partis avec un pilote dans chaque avion transformé en seulement deux vols... Nous avons tous profité du vol pour nous plonger dans la doc. Je suivais aussi attentivement la gestion du carburant, les paramètres moteurs...

Nous étions très attentifs à ce que ça tourne bien ». La visée au sextant d'un navigateur permet de vérifier que les avions restent sur le trait. « Raoul Peinado a vu un moment dans la doc' qu'il était possible de réinitialiser la centrale, poursuit Philippe Lainé. Comme on venait de faire un point astro et qu'on avait aussi le petit GPS Garmin avec nous, on ne risquait pas grand-chose de tenter la chose... Il a donc tenté de réinitialiser la centrale en vol et au bout d'un certain temps, ça a remarqué... »

Le vol vers l'est continue et après six heures de vol, le soleil commence son ascension rapide. La pointe de la Bretagne apparaît sur l'écran du radar. Le leader prend alors contact avec Brest contrôle : « Brest contrôle bonjour, une patrouille de quatre C-135 en provenance de Tinker, Oklahoma. Nous demandons la clairance pour Avord pour l'avion leader, et pour Istres pour les trois autres... »

Un blanc sur les ondes... Revenu de sa surprise, le contrôleur demande la confirmation du nombre d'avions. « Affirmatif Brest contrôle... quatre Boeing en formation... »

Arrivé au point de séparation le C-135FR part vers Avord tandis que les trois KC continuent vers Istres. Ils restent en patrouille jusqu'au début de la descente, chaque avion prenant ensuite une séparation en prévision de l'atterrissage. Dans l'avion de tête, le s/n 62-3516, Philippe Nicolas a échangé sa place gauche avec le lieutenant-colonel Fouillard qui avait commencé sa carrière sur C-135F.

Une transformation express durant la traversée lui a permis de se familiariser avec le KC-135 américain... « Il a volé en place droite jusqu'à l'Irlande, puis il a pris ma place pour poser l'avion à Istres. Pour lui, commandant de l'escadre, le symbole était important ».

Le 516 touche le sol après 9h 10 de vol, suivi de près par le s/n 63-8033 et le 57-1439. Une belle surprise attend les douze navigants qui descendent un à un des avions : leurs familles sont là, sur le parking, pour fêter leur retour.

C'est Noël avec quelques jours d'avance... ◆

