

Par Pierre Grange

Lorsque Concorde se déplaçait, on le sait, il fallait lui apporter son matériel car, dépourvu d'APU, il n'était pas autonome. Le transport de groupes électrique et pneumatique était donc un des grands défis des vols spéciaux et en particulier des « tours du monde » avec quelques escales épiques comme l'Ile de Pâques. Quel casse-tête logistique ! En revanche, côté carburant, Concorde ne posait pas de problème puisqu'il consommait sans modération les produits utilisés par les avions de ligne classique : JET A ou JET A1 (*TR0 selon la nomenclature militaire*). En fait il y eut quelques destinations de vols présidentiels pour lesquels aucun kérosène n'était adapté au « char de l'état ». Sollicitée, l'Armée de l'air sut relever le défi. Grâce à ses Boeing C135 ravitailleurs en vol elle sut, une nouvelle fois, « faire face ».

La première et la plus surprenante fut la mission « Lajes ». Le 12 décembre 1971, le président Georges Pompidou se rend à bord du prototype Concorde 001 aux Açores, pour rencontrer le président américain Richard Nixon. Le terrain de Lajes est une base américaine et ne dispose que de carburant JP4 inadapté à Concorde. On peut penser qu'Aérospatiale découvrit tardivement cette fâcheuse particularité puisque l'ordre de mission n'a été signé qu'à la veille de l'opération. Malgré le court délai, ce fut une réussite et les intervenants reçurent a posteriori les félicitations présidentielles.

La mission « Lajes » s'est déroulée les 12 et 13 décembre 1971. Pour cette rencontre au sommet, Nixon Pompidou, le dispositif est important :

- Côté français : un Concorde présidentiel, une Caravelle gouvernementale pour les officiels et journalistes accrédités, une Caravelle Sud-Aviation pour les techniciens Concorde et deux C135F pour le carburant (TR0) destiné au Concorde.
- Côté américain : seulement le Boeing 707 Air Force One pour le président Nixon et son staff car les américains sont chez eux, Lajes est une base de l'US Air Force.

Les C135F sont des Boeing ravitailleurs des FAS Forces Aériennes Stratégiques. L'un appartient à l'ERV 4/94 d'Avord, l'autre à l'ERV 4/91 de Mont de Marsan. Chaque avion emmène avec lui une équipe restreinte de mécaniciens de mise en œuvre. (*ERV Escadrille de Ravitaillement en Vol*)

Le Concorde est le prototype N°001. Il peut rallier les Açores en moins de 2 heures. A Mach2 il a encore besoin des post-combustions une grande partie de la croisière. Un espace présidentiel a été aménagé au milieu de la cabine entre les armoires contenant l'installation d'essais.



12 décembre 1971, au roulage à Orly, le prototype Concorde 001, avec Georges Pompidou à son bord

Le transfert du carburant des C135 vers un avion de ligne est une première. L'opération est tout à fait artisanale et réussit grâce à la bonne volonté de tous les acteurs. Il n'y a aucune connexion possible entre les deux avions, il est donc impossible de faire un transfert direct. Il est décidé d'utiliser comme intermédiaire un camion-citerne de l'armée américaine qui fera la navette entre les deux appareils. Le plein de la citerne se fait par gravité. Dans le Boeing, une seule pompe de ravitaillement est en fonctionnement et alimente la perche de queue. Le tuyau est maintenu par un soldat américain en équilibre sur la citerne. Il détourne sa tête de l'orifice afin d'inhaler le moins possible des vapeurs du carburant tombant en cascade à gros débit ! Lorsque la citerne est remplie, le camion se déplace et le transfert dans les réservoirs du Concorde se fait sous pression d'une manière tout à fait conventionnelle. Il n'y a plus qu'à recommencer jusqu'à atteindre les 59 tonnes souhaitées.

Quelques années plus tard, Concorde fait de nouveau appel aux escadrilles de ravitaillement en vol à l'occasion d'un vol présidentiel vers Tachkent en Ouzbékistan. Nous sommes en avril 1994. Pour la petite histoire, la demande arrive de l'Elysée le 1er avril ce qui risquait de la rendre peu crédible ; cependant, cette fois-là une répétition est prévue à Roissy. Un équipage et des techniciens Air France sont présents et le transfert au sol du pétrole, moteur tournant pour le C135, est concluant.

Le 25 avril, trois C135FR, en provenance d'Îstres se posent, au petit matin, à Tachkent en Ouzbékistan avec 20 000 livres disponibles chacun, pour avitailler au sol le Concorde, le pétrole ouzbek n'étant pas compatible avec les moteurs Olympus. Comme à l'habitude, le président François Mitterrand, en visite officielle, préfère voyager en Concorde. Ses ministres, qui ne sont pas ses amis politiques (c'est un temps de cohabitation), Nicolas Sarkozy ministre du Budget, Alain Lamassoure secrétaire d'Etat aux Affaires européennes, volent en Falcon (chacun le sien), les journalistes remplissent tout un Airbus.

TEMOIGNAGE

L'avitaillement de 60 000 livres du Concorde se fait directement à partir des réservoirs du C135FR via la prise NATO. Une nouvelle fois le plein au sol par un ravitailleur en vol est une réussite.

PG

Ps : appel à tous nos lecteurs : l'Apco est à la recherche d'informations concernant la procédure utilisée en 94 pour transférer le carburant entre le ravitailleur et Concorde.



Roissy CDG, 12 avril 1994, essais de transfert de carburant d'un C135 vers le Fox deux fois
Photo Jean-Claude Boudinot

Si vous voulez en savoir un peu plus sur le ravitaillement en vol et sur le Boeing C-135 en particulier, cet appareil indispensable à la conduite des opérations aériennes militaires, un très beau livre vient d'être publié sur ce sujet qui est difficile à traiter du fait du caractère sensible de ses missions.

Le texte est un hommage à cet avion ainsi qu'aux femmes et aux hommes qui le mettent en œuvre. Il a été rédigé par le Capitaine Flavien Cuperlier des Forces Aériennes Stratégiques.

Les superbes et nombreuses photos sont l'œuvre de Gilles Bordes-Pagès, ancien commandant de bord à Air France. L'Armée de l'Air lui a ouvert largement ses portes et les images de ce livre sont magnifiques ; elles ont été prises dans l'action, de jour et de nuit, en France et sur les théâtres d'opérations.

On apprend beaucoup sur les métiers très confidentiels que nécessite la « transfusion d'essence en vol », cette technique née il y a près d'un siècle et qui permet de prendre l'air et d'y rester à volonté.

