

## Black Buck (1/3)

Base RAF de Waddington en Angleterre, 9 avril 1982. La base reçoit l'ordre de se mettre en alerte. Le RAF no 44 Squadron reçoit l'ordre de transformer le [Vulcan](#) en bombardier conventionnel intercontinental, chose pour laquelle il n'avait pas été conçu à la base...c'est le début d'un des raids les plus audacieux jamais tenté.



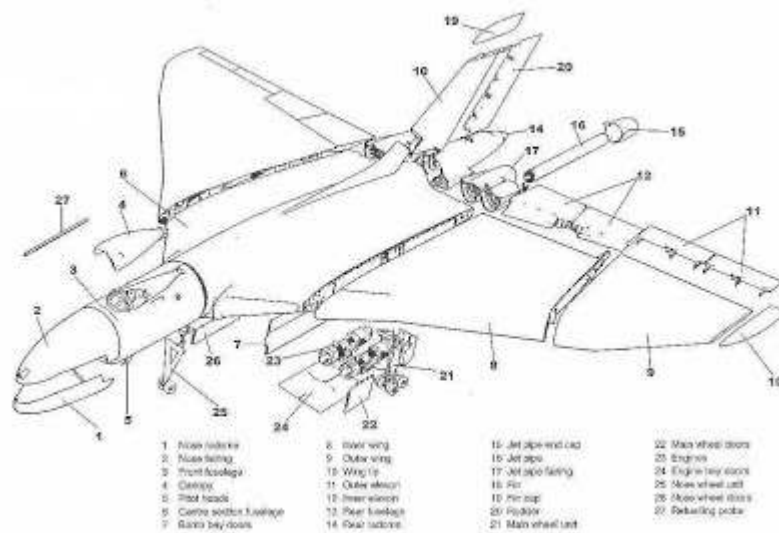
l'Avro "Vulcan"

Pour mieux comprendre ce qui se passe, un petit retour en arrière s'impose.

Le 2 avril 1982, l'Argentine envahit les îles Falklands (ou Malouines) par la force. L'Argentine soutient que les "Malvinas" leurs appartiennent, et que les britanniques les ont prises par la force il y a déjà plus d'un siècle. Les britanniques de leur côté ne veulent pas abandonner les "Falklands". En pleine Guerre Froide, deux pays pourtant alliés contre l'Union Soviétique viennent de se déclarer la guerre. Pour un comble c'est un comble.

Margaret Thatcher, alors premier ministre, réplique en annonçant qu'elle n'abandonnera pas les Falklands, et qu'elle les reprendra par la force si nécessaire. Elle décide immédiatement l'envoi d'une armada dans l'Atlantique Sud, organisée autour d'un porte-aéronefs, et nomme l'amiral "Sandy" Woodward commandant de cette task force, avec une mission simple : reconquérir les Falklands. La Royal Navy se met en ordre de bataille.

Il faut 25 jours pour que les navires se mettent en place aux large des Malouines. En attendant, la Royal Air Force (RAF) ne reste pas inactive. Sir Michael Beetham, le "chief of air staff" (équivalent du chef d'état-major de l'armée de l'air) propose une mission très audacieuse à Margaret Thatcher. Il s'agit d'aller bombardier les positions ennemies sur l'aéroport de Port Stanley (capitale des Falklands) avec des bombardiers à long rayon d'action de la RAF. Margaret Thatcher est séduite et donne son feu vert.



vue de l'Avro "Vulcan"

En matière de bombardiers à long rayon d'action, la Grande Bretagne possède la "[série des V](#)" : les [Valiant](#), [Victor](#) et [Vulcan](#). Conçu dans les années 60, la plupart de ces bombardiers ne sont plus de toute jeunesse : les Valiant ont été retiré du service car trop fatigués, les Victor ont été réformés ou convertis en citerne volante...ne reste que les Vulcan. Et encore, les Vulcan sont eux aussi à bout de souffle : depuis que la Grande Bretagne a décidé de confier toute sa dissuasion nucléaire aux sous-marins Polaris, la flotte stratégique s'effrite d'années en années. Les Vulcan sont d'ailleurs programmés pour être retirés du service l'année même. Ce ne sera finalement pas le cas.

La base de Waddington se met donc en alerte pour convertir son bombardier stratégique en bombardier conventionnel. Pour aller bombardier Port Stanley, la tâche s'avère pourtant presque impossible. Même en utilisant la base britannique la plus proche, à savoir l'île d'Ascension, il restait au Vulcain plus de 7500 km, soit plus du double de son autonomie maximale. Pour réussir, une seule solution était possible : le ravitaillement en vol.



Ravitaillement en vol d'un "Buccanner" par un "Victor" au moyen de paniers de ravitaillement. Petit soucis : le Vulcan possédait une perche de ravitaillement en vol...qui ne fonctionnait pas. En effet, la RAF avait décidé dans les années 60 que l'autonomie du Vulcan était

suffisante...et avait gardé la perche de ravitaillement en vol, mais démonté les lignes d'alimentation et le système de contrôle pour gagner du poids. Cela faisait presque 15 ans qu'aucun pilote du Vulcan ne s'était entraîné au ravitaillement en vol...d'après les anciens pilotes, la cause de l'arrêt du ravitaillement en vol venait du fait que la manœuvre était simplement trop dangereuse...pas rassurant comme remarque ! Des soucis de fuites de carburant avait également incité la RAF à démonter les équipements de ravitaillement.

Qu'importe, voilà les braves techniciens envoyés aux archives du squadron pour retrouver les plans de montage du système de ravitaillement, avant de partir dans les nombreux hangars de stockage pour retrouver les bonnes pièces détachées...qui ne sont plus stockées ! Commence alors une véritable chasse au trésor pour retrouver les éléments. Des Vulcans désaffectés sont cannibalisés, et on retrouve même un embout de perche de ravitaillement dans la salle de repos des équipages...où il servait de cendrier depuis plusieurs années ! Bref le système D à toujours le dernier mot !



la perche de ravitaillement en vol du "Vulcan"

Pendant ce temps, les pilotes sélectionnés pour la mission étaient en formation plus qu'accéléérée : il disposait de deux semaines pour apprendre le ravitaillement en vol et le bombardement conventionnel, deux spécialités qui demandent normalement des mois d'apprentissage.

Ce n'était que le début d'un des [plus long raids de l'histoire...](#)

## **Black Buck (2/3)**

Après la [mobilisation des bombardiers](#), celle des ravitailleurs ! L'avion ravitailleur de la RAF était un autre bombardier de la série des "V", le "[Victor](#)" qui avait abandonné son rôle de bombardier stratégique pour le ravitaillement en vol. Les premiers vols d'entraînement furent catastrophiques, les pilotes du Vulcan ayant beaucoup de mal à enficher leur perche de ravitaillement dans le "panier" du Victor. Sur une vingtaine de tentatives, seulement deux furent des succès. Il fut donc décidé d'ajouter à l'équipage du Vulcan un cinquième homme, instructeur sur le Victor et spécialiste du ravitaillement en vol pour aider l'équipage.



Le "Victor"

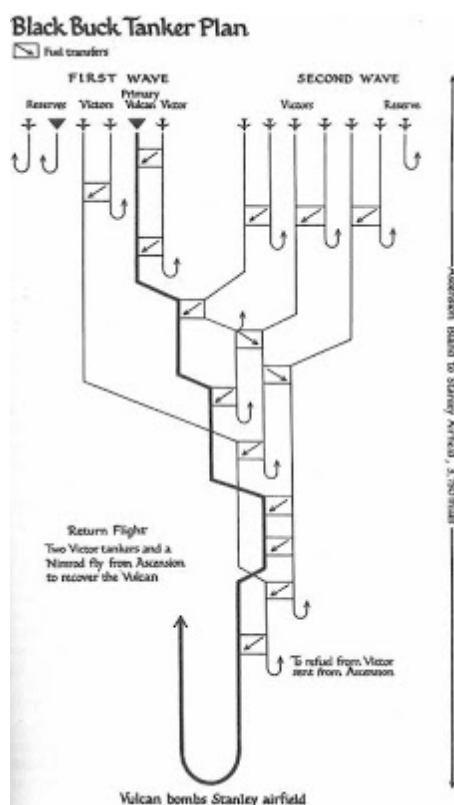
Même problème pour le bombardement conventionnel : la plupart des équipages ne l'avait jamais pratiqué. Il fallait faire un retour en arrière pour revenir aux bonnes vieilles techniques de "bomb-run" à la manière des équipages de Lancaster lors de la seconde Guerre Mondiale. Pour compléter la formation des équipages, il fut décidé de les entrainer à bombarder (avec armement réel) une île au large de l'Ecosse. Les 3 équipages firent au total une dizaine de sorties d'entrainement sans soucis particuliers, les équipages atteignant un niveau jugé plus que suffisant rapidement. La RAF cependant eut quelques soucis avec la RSPB, la Royal Society for the protection of Birds (société royale pour la protection des oiseaux) qui s'alarma du "massacre" des mouettes sur l'île utilisée comme cible par la RAF !

Pour aider les équipages de Vulcan, la RAF emprunte en urgence des centrales inertielles sur des [VC-10](#) pour les monter sur les Vulcans, ce qui donnait une référence stable aux équipages du bombardier. Le 29 avril, deux Vulcans quittent Waddington pour l'île d'Ascension. A leur arrivée, les équipages découvrent une véritable ruche : le petit aéroport qui voyait rarement passer plus de quatre ou cinq appareils par jour est devenu la base de 14 avions ravitailleurs "Victor" mais aussi pour des "Nimrod" et des "Hercules".



Un des nombreux "Victor" basé sur l'île d'Ascension pendant la campagne des Malouines

Le 29 avril au soir, les armuriers de la RAF installent l'armement dans les deux Vulcans : 21 bombes de 1000 livres (soit 450kg) au total. Pendant ce temps, les équipages travaillent : il faut finaliser le plan de vol du raid. Armé d'une calculatrice de poche et de beaucoup de papier, le Group Captain Jeremy Price calcule les besoins en carburant de chacun. Avec son équipe, ils parviennent à un plan d'une complexité encore jamais vue et ne laissant aucune marge d'erreur. Il leur faut douze ravitailleurs et deux Vulcan. Un Victor et un Vulcan sont en réserves et peuvent remplacer un des appareils du plan au pied levé si besoin pendant la première partie de la mission. Pour le reste, les onze Victor et le Vulcan décollent ensemble, et mettent cap au sud. Arrivé à un premier point, les six premiers Victor vont ravitailler les cinq autres ainsi que le Vulcan. Ayant gardé juste de quoi rentrer, les six Victor retournent sur l'île d'Ascension. Le raid continu avec cinq Victor et un Vulcan.



Le plan de vol est extrêmement complexe

Arrivé à un second point de ravitaillement, trois des cinq Victor restant ravitaillent le Vulcan et les deux Victor restant. Les trois ravitailleurs font ensuite demi-tour pour rentrer. Reste alors deux Victor et le Vulcan. Arrivé à un troisième point, un Victor ravitaille le Vulcan puis l'autre Victor avant de faire demi-tour. Arrivé au dernier point, le Victor restant ravitaille une dernière fois le Vulcan avant de retourner vers Ascension, ou un autre Victor de la première vague vient à sa rencontre.

En résumé...

Le Vulcan peut ensuite aller effectuer son bombardement, avant de remettre cap au nord, ou une formation de deux Victor vient à sa rencontre, pour compléter ses pleins. Ce plan diaboliquement anglais laisse très peu de manœuvre. Un problème sur un seul avion peut mettre en danger toute la mission. Il faut à tout prix maîtriser la consommation de carburant. Or elle dépend de trop de facteurs pour être précise au litre près. Il faut donc faire des

approximations et des hypothèses. Le seul "outil" dont dispose les équipes étant une calculatrice 4 opérations, il faut estimer aussi précisément que possible les besoins et les réserves de chacun.

Les Vulcan et les Victor sont tous équipés de centrale inertielle, ce qui permet la navigation sans encombre de nuit au dessus de l'océan, même en cas de mauvais temps pouvant masquer les étoiles. En revanche, aucun équipage ne dispose d'une carte de l'atlantique sud à bord des appareils : les cartes ont été commandés en urgence...mais n'ont pas encore été livrées. Qu'importe, les équipages utiliseront les carte de l'atlantique nord, en les retournant, et en marquant au crayon les principaux points de repère. Système D, quand tu nous tiens...

[Le raid pouvait être lancé...](#)



## **Black Buck (3/3)**

Le 30 avril, le message tombe : go pour lancer l'opération "Black Buck", nom de code pour la mission. Les équipages sont mis en alerte, le décollage est prévu pour 23 heures le soir même. Les équipages n'ayant rien d'autre à faire partent se reposer en attendant l'heure du raid. Il est 22h30 lorsque le silence est déchiré par le hurlement d'un réacteur qui vient de se mettre en marche, suivi d'un autre et encore d'un autre. Bientôt c'est un véritable ballet qui commence : 12 ravitailleurs et deux Vulcans se mettent en route pour ce qui sera le plus long raid de l'Histoire. Ils décollent les uns après les autres, avant de mettre le cap plein sud, dans le silence radio le plus total.



Le cockpit exigu du "Victor"

Quelques minutes à peine plus tard, le Vulcan qui doit effectuer le raid doit faire demi-tour : une fuite est détectée au niveau d'un hublot, qui empêche la pressurisation de la cabine. Impossible d'effectuer le raid dans ces conditions. C'est donc le Vulcan de réserve qui doit continuer. Il n'y a plus le droit à l'erreur si les équipages veulent mener le raid jusqu'au bout. C'est un incident pourtant rarissime qui vient de se produire, mais bon la loi de Murphy étant ce qu'elle est...

Les avions arrivent au premier point de ravitaillement : la moitié des aéronefs ravitaille l'autre moitié...les ravitaillements se font dans les turbulences, mais tout se passe bien. Le Vulcan est toutefois obligé de descendre de son altitude de croisière de près de 600 m pour retrouver les Victor, plus lourdement chargé. Le passage au deuxième point de ravitaillement se passe bien également.

Rapidement, les équipages des Victor se rendent compte d'un problème : le Vulcan consomme plus que prévu. A chaque ravitaillement, le bombardier réduit peu à peu l'autonomie des Victor...si le Vulcan continue à ce rythme, certains avions ne pourront tout simplement jamais rentrer jusqu'à l'île d'Ascension. La mission continue, malgré des turbulences qui rendent les opérations de ravitaillement dangereuses et épuisantes pour les équipages. Un incident sérieux arrive lors de l'avant dernier ravitaillement entre les deux derniers Victor : un des ravitailleur casse sa perche de ravitaillement. Incapable de continuer, il échange de rôle avec l'autre en lui transférant son carburant avant de retourner à la base.



Le "Vulcan" en vol

Ne reste alors que le Vulcan et un Victor, mais qui est déjà limite au niveau carburant. Le dernier ravitaillement est écourté : le Victor, donnant déjà plus que sa limite de sécurité, ne peut pas compléter le plein du Vulcan. Le Vulcan continue seul, et descend à 100 m de la surface des flots pour approcher les Falklands sous la couverture radar. Il effectue une remontée à l'approche de l'objectif pour repérer l'île au radar... au risque d'être détecté par les argentins. Heureusement, tout se passe bien, le Vulcan repère sa cible, et son antique radar de bombardement permet de larguer son chargement à l'entrée de la piste. Il est environ 3h40 du matin lorsque les 21 bombes explosent sur le runway.

La DCA ouvre immédiatement le feu, mais il est déjà trop tard : le Vulcan allume ses moteurs à pleine puissance et amorce un virage à 180°, direction l'île d'Ascension. La mission est un succès même si les hommes ne le savent pas encore. Le chemin du retour commence avec une angoisse : est-ce que les avions auront suffisamment de carburant pour rentrer ?

Plusieurs heures avant, une formation de deux Victor accompagné d'un Nimrod ont décollé plein sud pour aller à la rencontre du Vulcan. Malgré cela, il faut préparer en urgence deux Victor pour aller au secours de deux autres Victor qui ont sacrifiés leur réserves pour permettre au Vulcan de continuer jusqu'au bout. Malgré de longues heures d'angoisses, tous les appareils reviennent au bercail sains et saufs.

Le raid a demandé 18 sorties, duré 16 heures pour le Vulcan et consommé 925 tonnes de carburant !





Retour à la base..

En terme militaire, l'impact du raid fut négligeable : une bombe est tombée sur la piste en causant un grand cratère, et un avion a été détruit. C'est peu, mais ce n'était pas le but : les argentins réalisent que les britanniques ne plaisaient pas, et que même les Falklands sont menacés. Dans les jours suivants, le gouvernement argentins prend la décision de retirer tous les appareils des Falkalnds et de les ramener sur le continent, ce qui fera toujours moins à combattre pour la task force de la Royal Navy !

L'audace a payé, et les britanniques viennent de réaliser le plus long raid de l'histoire, qui ne sera pas surpassé avant 2004 par des bombardiers [B-52](#) de l'US Air Force.