

PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DE LA REMOTORISATION DES C 135F

Il m'a paru nécessaire de faire le point sur cette période car je me suis aperçu que ceux qu'ils l'ont vécu de très près ne sont plus de ce monde pour en parler.

J'étais chef des ateliers au GERMAS 15/93 en 1981 et j'ai été muté à la Direction Technique des FAS comme correspondant technique C 135 .

Ma mission principale est devenu le représentant technique de la Direction Technique des FAS concernant la remotorisation des C 135 avec comme pendant le Commandant Prigent représentant la partie opérationnelle, en poste à WICHITA.

Tout d'abord il faut rappeler que nous avons un contrat de coopération avec l'USAF pour cette remotorisation vis à vis de BOEING.

A ce titre, nous payons notre part pour le développement proportionnellement avec le nombre d'avions à remotoriser. Nous avons 11 avions à remotoriser, 100 pour USAF. Notre part était donc de 11 %.

Dans les contrats US, le prix fixé d'un contrat est le coût maximum de revient de celui-ci . Ce point est très important pour la suite du contrat, en fonction des développements, celui-ci ne pourra qu'être moindre.

Par exemple, plus l'USAF remotorisera de C 135, plus le coût de développement de la part française va diminuer, ce qui sera le cas.

Le responsable du programme à la DGA , était Mr TERRAZONNI qui nous a permis grâce à ce point particulier, de pouvoir inclure de nouvelles modifications (en accord avec les opérationnels) qui n'avaient pas été retenues dans le programme initial français.

Le premier point important fut le standard des C 135 français par rapport au standard des KC 135 américain.

Une mission a été organisée pour couvrir ce point particulier,(j'étais présent) BOEING a été effrayé par notre standard, car nous avions effectué en France beaucoup de modifications qui étaient inconnues de BOEING.

Boeing a donc été dans l'obligation de faire une adaptation de ses plans en fonction de la réalité des C 135 F.

Le tableau de bord des C 135 F a du être adapté en fonction des réalités françaises, les opérationnels ont donc eu un travail de fond à mener avec BOEING.

En ce qui concerne la technique, nous avons eu à valider tous les nouveaux outillages, bancs de tests et autres moyens en fonctions des évolutions techniques du C 135 FR.

Pour moi ce fut une période intense, entre les réunions périodiques techniques et logistiques avec BOEING, et les validations d'outillages, bancs et autres, c'était au minimum un voyage toutes les trois semaines à WICHITA.

Sur le plan financier, l'Etat Français avait du mettre en place dans une banque américaine, l'argent correspondant au prix global maxi du contrat, avant le début d'exécution du contrat.

Le fait que la réalisation de la remotorisation (développement des différentes modifications coutaient moins chères que prévues initialement), que l'USAF remotorisait plus d'appareils que prévus initialement, l'argent initialement mis en place dans la banque américaine devenait superflu.

C'est là que Mr TERRAZONNI a bien joué, et au lieu de remettre l'argent à l'Etat Français a permis de proposer des modifications demandées par les opérationnels qui n'avaient pas été retenues initialement car elles n'entraient dans les limites du budget initial. Par exemple le réservoir supplémentaire arrière.

En 1984,muté comme commandant en second du GERMAS 15/093, j'ai eu la joie de voir arriver à Istres le premier C 135 FR .

Lieutenant Colonel Claude BALSAC