

Le 4 juillet 1960, une directive du ministère des Armées définit les nouvelles missions de l'armée de l'air française : priorité est donnée à la mise en œuvre de la première composante de la force nucléaire. La loi de programme militaire 1960-1964 confirme cette ambition puisque la moitié des crédits alloués est affectée à la force de frappe. Le choix du bombardier Mirage IV, porteur de l'armement atomique, est déjà arrêté par le gouvernement depuis plus d'un an. Afin que l'appareil puisse atteindre ses objectifs stratégiques, alors identifiés en URSS, une solution doit être trouvée pour allonger son rayon d'action.

## BOEING C-135 F

# LA MISE EN SERVICE DES AVIONS RAVITAILLEURS DANS L'ARMÉE DE L'AIR

Dès juillet 1960, des simulations de transfert de carburant pendant les phases de vol sont expérimentées avec des appareils déjà en service dans l'armée de l'air française. Lors du salon du Bourget de juin 1961, c'est derrière un Vautour II-A que le Mirage IV 01 se présente, par exemple, pour une simulation de ravitaillement en vol. L'option du couple bombardier ravitailleur pour le fonctionnement de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire est retenue, mais la transformation d'appareils

déjà existants risque cependant d'affaiblir les capacités opérationnelles de l'Armée de l'air. Paris se tourne alors vers ses alliés pour acquérir ce nouveau savoir-faire.

Le 14 janvier 1961, le général Georges Grimal, alors adjoint au chef d'état-major de l'Armée de l'air, écrit aux attachés de l'air à Londres et à Washington pour leur demander de rechercher, au sein des forces aériennes amies, des appareils « susceptibles de pouvoir ravitailler une quantité minimale de 5000 litres pour les Mirage IV [...] »<sup>(1)</sup> Seuls les États-Unis possèdent un

appareil déjà opérationnel aux performances compatibles avec les missions du Mirage IV de Dassault : le Boeing Kerosene Cargo 135 Stratotanker, ou KC-135. En service dans l'*US Air Force* (USAF) depuis 1957, une version cargo de ce ravitailleur existe déjà : le C-135 Stratolifter. L'Armée de l'air dépêche une délégation au *Strategic Air Command* (SAC) au printemps 1962 afin de s'assurer auprès du personnel de l'USAF que le département d'État américain donnerait bien son accord pour l'achat de ces avions ravitailleurs. Après des négociations politiques et industrielles, la commande de douze appareils C-135 est confirmée en août de la même année.

Par le lieutenant Louise Matz, chargée d'études au CERPA

(1) - Hervé Beaumont, *Les forces aériennes stratégiques. 50 ans de dissuasion nucléaire au service de la paix*, Paris, Histoire & Collection, 2014, p. 103.

Le C-135 F peut approvisionner en carburant jusqu'à trois Mirage IV à 2000 km de sa base.



Conçue pour des délais de réaction plus brefs, la version française des « tankers » Boeing C-135 F (« F » pour France) est optimisée: son plancher, à la différence de celui en bois du KC-135, est renforcé par du métal et supporte donc une charge plus lourde, jusqu'à 38 tonnes de fret. Son cargo peut être aménagé en plusieurs configurations pour une polyvalence des missions (ravitaillement, transport, fret, évacuations sanitaires). Capable de tenir en vol pendant 15 heures, cette citerne quadrimoteur a la capacité d'approvisionner en carburant trois Mirage IV à 2000 km de sa base. L'acquisition de ces ravitailleurs confronte l'Armée de l'air à un type d'aéronef inédit, mais aussi à une mission nouvelle qui implique une restructuration profonde des structures comme des mentalités.

Le C-135 F est un appareil largement doté en instruments de navigation qui

lui permettent de naviguer avec ou sans infrastructure au sol. Cette nouvelle capacité de ravitaillement en vol requiert une adaptation sans précédent des aviateurs. En effet, il faut aux commandes de l'avion « quatre membres d'équipage: un pilote, un copilote, un navigateur et, spécialité inconnue jusqu'ici dans l'Armée de l'air, un opérateur ravitailleur en vol. Ce dernier, depuis un poste d'opération situé au-dessous et en arrière du ventre de l'appareil, sert le système de ravitaillement. »<sup>2</sup> La mise en œuvre de la mission nucléaire par la composante aéroportée exige donc un haut niveau de technicité: après diffusion interne d'une lettre à toutes les unités navigantes de l'Armée de l'air, neuf équipages volontaires sont sélectionnés pour suivre une transformation sur KC-135 aux États-Unis. Après quelques semaines d'instruction à l'anglais avec le personnel de l'USAF, commence le

14 mars 1963 pour le premier équipage la formation technique et d'entraînement avec les unités du SAC stationnées à la Castle Air Base (Californie).

Parallèlement, en France, s'opère la phase finale de la transformation de l'Armée de l'air pour cette nouvelle mission. Le commandement des Forces aériennes stratégiques (FAS), en charge de l'exécution de la mission nucléaire, est créé par décret le 14 janvier 1964. Les

escadrons de bombardement équipés de Mirage IV sont répartis sur neuf bases du territoire national. L'implantation de trois escadrons de ravitaillement en vol, dotés chacun de quatre appareils, est décidée sur les bases d'Istres, de Mont-de-Marsan et d'Avord, où la longueur des pistes est adaptée au C-135 F.

C'est à partir du mois de mars que les aviateurs français de retour du SAC prennent le relais définitif de la

formation des futurs équipages de C-135 ainsi que de la maintenance et de l'entretien, d'abord au sein de la 90<sup>e</sup> escadre à Istres, ensuite par l'intermédiaire de moniteurs à l'escadron de ravitaillement en vol (ERV) 4/93 « Aunis » puis, enfin, à l'escadron d'instruction au ravitaillement en vol 3/93 « Landes ». Les équipages C-135 F peuvent désormais assurer la permanence opérationnelle dans les mêmes conditions que les équipages bombardement des FAS.

Le premier des douze avions ravitailleurs commandés se pose sur la base aérienne d'Istres le 3 février 1964, avant l'arrivée du premier Mirage IV de série (effective le 17 février sur la base de Mont-de-Marsan). Le dernier C-135 F est réceptionné le 26 septembre. Quelques jours après, la première prise d'alerte opérationnelle a lieu depuis la base de Mont-de-Marsan par l'escadron

de ravitaillement en vol 4/91 « Landes » et par l'escadron de chasse 1/91 « Gascogne » le 8 octobre 1964. Le couple bombardier ravitailleur et avec lui la composante pilotée de la dissuasion nucléaire, mission permanente de l'Armée de l'air, sont désormais opérationnels.

Les tankers C-135 F, initialement évalués à un potentiel de 13000 heures de vol par appareil, comptabilisaient chacun plus 30000 heures de vol en 2014. Depuis le 19 octobre dernier, les plus vieux matériels encore en service dans l'armée de l'air française sont progressivement remplacés par les Airbus A330 Phénix, après cinquante-cinq ans de contribution à la dissuasion nucléaire et à la projection de puissance française. ■

(2) - Jean-Paul Siffre, « Le C-135 F ravitailleur en vol des Forces aériennes stratégiques », *Forces aériennes françaises*, n° 270, juin 1970, p. 702.



L'équipage du C-135 F compte un pilote, un copilote, un navigateur et un opérateur ravitaillement en vol.

## Chargées de l'exécution de la mission nucléaire, les FAS sont créées le 14 janvier 1964

## Octobre 1964, le couple bombardier ravitailleur est opérationnel

Le premier des douze avions ravitailleurs commandés se pose sur la base aérienne d'Istres le 3 février 1964.

