

Extrait du Spyworld Actu

<http://www.spyworld-actu.com/spip.php?article7165>

Avion ravitailleur : indispensable pour les opérations extérieures

- Défense - France -



Date de mise en ligne : jeudi 6 mars 2008

Spyworld Actu

L'attribution du marché de renouvellement des avions ravitailleurs de l'armée américaine aux sociétés EADS et Northrop Gruman, est l'occasion pour la rédaction, de vous rappeler l'enjeu que revêt le ravitaillement des avions des armées de l'air pour leur capacité opérationnelle.

Les appareils ravitailleurs

Ce sont généralement des gros porteurs adaptés pour emporter jusqu'à 90 tonnes de carburant. Les constructeurs de ces avions spécifiques sont américains, russes et européens. Les ravitailleurs peuvent aussi provenir de l'aviation civile. Ils sont alors transformés pour les besoins militaires. D'anciens bombardiers et avions de transport de troupes et de matériels sont aussi convertis en ravitailleurs, comme c'est le cas en France, avec certains Transall C-160. Les gros ravitailleurs sont généralement modulables. Ils sont en mesure de transporter toutes sortes d'équipements ou d'accueillir un hôpital de bord.

Ravitailer pourquoi ?

Apparus à la fin des années 50 aux Etats-Unis, les ravitailleurs ont pour principale mission d'alimenter en carburant les aéronefs à réaction qui parcourent de longues distances. Cela concerne en premier lieu les petits avions comme les chasseurs, surtout lorsque ceux-ci sont projetés sur les théâtres extérieurs, mais aussi certains bombardiers stratégiques.

Il faut savoir qu'un avion de chasse consomme environ 20% de son kérosène entre sa phase de décollage et son rythme de croisière, soit lors des 10 premières minutes de vol. La « post combustion » qui permet de fortes accélérations au départ de l'appareil ou lors des phases de combats aériens, est extrêmement gourmande en carburant. La consommation est d'autant plus forte en fonction de certaines conditions météorologiques, par exemple les fortes chaleurs. Elle varie aussi en fonction de l'altitude à laquelle l'avion vole et, bien sûr, de la charge qu'il porte sous ses ailes (réservoirs supplémentaires, armement, etc.). Compte tenu de toutes ces variables, dans les meilleures conditions, l'autonomie en kérosène d'un chasseur n'excède pas les deux heures. C'est pourquoi les ravitaillements en vol sont d'une importance cruciale pour les nations qui souhaitent conserver leur autonomie opérationnelle. En effet, les ravitailleurs permettent un gain de temps considérable, une discrétion et une sécurité accrue pour les chasseurs et bombardiers qui effectuent des missions sur longues distance : ils n'ont pas besoin de se poser sur un aérodrome étranger. Comment ça marche ?

Doté d'autonomies records, le ravitailleur se rend à très haute altitude sur des zones de « rendez-vous », sortes de points étapes sur la route des chasseurs et des bombardiers. Là, certains modèles sont capables de livrer du kérosène simultanément à deux avions de combats, et ce, en moins de 10 minutes. L'opération s'effectue à l'aide de perches rétractables ou de tuyaux souples, dont la terminaison se fixe sur un bras situé à l'avant du fuselage de l'avion de chasse.

Yann Brand



Avion ravitailleur C-135 FR utilisé dans l'armée de l'air française

Post-scriptum :

<http://www.defense.gouv.fr/breves/a...>