

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE



- Les 90 ans du BSC Rugby
- Léon Contie
- Un matelot blagnacais en Amérique
- Le Transall

Équipe 1927-1928

Le Transall C 160

Ou l'histoire d'un Quinquagénaire Berrichon devenu Toulousain

Il ne fait jamais la Une de l'actualité, pourtant il y participe de manière très active : opérations humanitaires, évacuation de ressortissants, conflits et autres catastrophes, sans parler de l'intendance lors des déplacements du chef de l'état... Il ne se passe pratiquement pas un jour sans que l'on ait besoin des services. Revenons sur la longue carrière de ce cheval de trait du transport aérien militaire français depuis 1967 et pour quelques années encore.



La première génération

En 1958, les unités de transports militaires françaises et allemandes sont équipés de Nord 2501 Noratlas et on pense au futur. Un groupe d'étude « Transport Allianz » est alors établi et planche sur un avion pesant environ 50 tonnes et capable de transporter 8 tonnes sur 1200 km

aller/retour sans ravitaillement. Un contrat d'étude est signé en 1960 qui prévoit le partage moitié/moitié des frais d'études et celui des frais de production au prorata des avions commandés. L'avion est désigné C 160 (surface de l'aile 160 m²) « Transall » (pour Transport Allianz). La France commande 50 avions, l'Allemagne 110 et l'Afrique du Sud 9. La différence du nombre de commandes venait du désir des Allemands de remplacer complètement leurs Nord 2501, alors que la France ne souhaitait en remplacer qu'une partie et finir d'user les autres.

Avec le Breguet Atlantic, le programme Transall fut un des tout premiers programmes de coopération européenne. Les sociétés retenues pour le construire étaient Nord Aviation (F), HFB (D) et VFW (D). La coopération entre ces trois sociétés fut sans doute efficace car on allait les retrouver ensemble quelques années plus tard lors du lancement d'Airbus Industrie.

Le prototype a été construit à Chatillon sous Bagneux, démonté et transporté par la route à Melun, où il fit son premier vol il y a 50 ans, le 25 février 1963. Il sera suivi de deux autres prototypes volant l'un à Lemwerder le 24 mai 1963 et l'autre à Finkenwerder le 16 février 1964. Puis venaient 6 avions de pré-série.

La série a ensuite démarré sur les trois chaînes d'assemblage à Bourges (F), Lemwerder et Finkenwerder (D), chacune alimentées en sous-ensembles réalisés dans les deux pays. Il est à noter que chaque chaîne fabriquait indifféremment des avions identiques pour les trois pays. Ainsi Bourges a assemblé un avion de présérie, 23 pour l'armée de l'air, 9 pour l'Afrique du Sud et 23 pour l'Allemagne. Dans le même

temps l'usine a réalisé 173 jeux de voilure pour les trois chaînes. Les machines de série furent livrées entre août 1967 et octobre 1972.

Une fois les essais terminés, 2 des 3 prototypes furent retirés du service et utilisés pour la formation des mécaniciens de l'Armée de l'Air. Le troisième fut vendu en 1975 à une société de transport gabonaise. Les 6 machines de pré-série furent partagées entre les deux pays. Une de ces machines fut louée par la Croix Rouge en 1968 pour des missions au Biafra. La plupart furent reformées et seul un d'entre eux vole encore dans l'Armée de l'Air.

Les Transall de l'Armée de l'Air sont rattachés à la 61^e escadre de transport basée à Orléans avec des avions détachés à Toulouse, Pau... mais aussi en divers points du globe : l'Afrique, Djibouti, La Réunion et Nouméa par roulement. À cela s'ajoutent les déploiements ponctuels : Yougoslavie, Somalie, Afghanistan... Ils portaient une livrée gris foncé et vert adaptée à l'Europe. Pour les opérations en zone désertiques, les avions étaient parfois repeints en beige et marron en reprenant le même schéma. Pour les opérations humanitaires, une livrée blanche est appliquée. Depuis le début des années 2000, les avions arborent une livrée gris foncé uniforme, très seyante quand elle est fraîche, mais qui vieillit mal et donne un air fatigué aux avions.

Le Transall allait rapidement se révéler parfaitement adapté à sa mission. Sa soute au gabarit des chemins de fer lui permet de transporter les charges les plus diverses et son train d'atterrissage robuste lui permet de les amener dans les endroits les plus reculés. Une seule ombre au tableau toutefois : le Transall avait été étudié pour réaliser des missions en Europe, sur des distances relativement courtes. D'où la nécessité de faire de nombreuses escales ou d'emmener une charge faible lorsqu'il s'agit de parcourir de longues distances, vers l'Afrique par exemple. Au maximum de ses possibilités, il peut transporter 93 passagers ou 61 parachutistes ou 62 civières ou du matériel (8 tonnes sur 4500 km ou 15 tonnes sur 1850 km).

Entre 1973 et 1988, 4 Transall de l'armée de l'air furent prêtés à la Poste pour transporter le courrier sur la ligne la plus chargée : Paris-Lyon-Marseille-Ajaccio. Son grand volume utile et son silence en faisaient l'outil idéal. Seul le poste de pilotage fut modifié pour le rendre conforme à celui des Fokker 27 exploités en parallèle. Les avions portaient la décoration Air France, qui les exploitait, avec d'abord un fuselage blanc portant un liseré bleu, ainsi qu'un chevron bleu sur la dérive. Ils ont ensuite reçu les couleurs actuelles entièrement blanc, avec des barres tricolores sur la dérive.



Les Transall Allemands étaient affectés à 3 groupes de transport basés à Landsberg, Hohn et Wunsdorf. Ils portent une livrée à trois tons de vert très européenne. Eux aussi portent parfois une livrée blanche pour les missions humanitaires.

À partir de 1972 la Turquie reçut 20 machines allemandes excédentaires au titre de l'assistance militaire. Ces machines portent le camouflage allemand avec une cocarde remplaçant la croix allemande. Une quinzaine sont encore en service.

L'Afrique du Sud a utilisé 9 Transall. Livrés métal naturel avec le dessus du fuselage peint en blanc, ils ont été rapidement camouflés en marron clair et vert vif. Ces machines ont été retirées du service par mesure d'économie en 1993. L'Armée de l'Air française, toujours à court de capacité, aurait souhaité les racheter. Mais les négociations n'ont pas abouti.

La seconde génération

En 1976, la France se décida enfin à remplacer les Nord 2501 restant et souhaitait en profiter pour porter remède au seul gros défaut du Transall : « ses courtes pattes ». La préférence allait sans doute au Lockheed C 130 Hercules américain, mais une solution nationale fut en définitive choisie : relance de la chaîne du Transall en le rendant ravitaillable en vol. Vingt-neuf avions, aussi proches que possible de la première série furent commandés, auxquels s'ajoutèrent six Transall civils destinés à l'Indonésie.



Pour cette nouvelle tranche il fut décidé que le travail serait reparti à 50/50% entre la France et l'Allemagne avec la chaîne d'assemblage à Toulouse, dans le hall Caravelle et maintenant ATR. Entre temps les noms des sociétés avaient changé car Nord Aviation avait rejoint



l'Aérospatiale en 1970 et HFB était devenu MBB. VFW sera absorbé par MBB en 1981. MBB et VFW réalisaient l'ensemble du fuselage et Aérospatiale fabriquait les ailes et assemblait les avions. Le Transall NG (nouvelle génération) fit son premier vol le 9 avril 1981 à Blagnac et les machines de série partirent rejoindre la 64^e Escadre de transport à Evreux en 1982. Les machines de la deuxième série se distinguent extérieurement de leurs aînées par la perche frontale de ravitaillement en vol qui leur a valu le surnom de Licorne. Intérieurement ils possèdent des réservoirs supplémentaires de carburant dans les ailes et quelques améliorations d'équipements.

Vingt-trois transporteurs purs furent réalisés. Parmi eux, quinze sont équipés pour pouvoir servir de ravitailleurs en vol grâce à un tuyau souple logé dans le carénage allongé du train d'atterrissage gauche. Ce système permet de ravitailler un autre Transall mais aussi des chasseurs. Quant aux hélicoptères, qui deviennent eux aussi ravitailables, le Transall ne leur convient pas car le receveur se trouverait dans les turbulences de sillage du fuselage.

Quatre autres machines ont été construites pour les communications avec les sous-marins en plongée. Elles disposent d'un système d'émission en très basse fréquence (VLF), seul capable de pénétrer dans l'eau. Ce système est constitué de 2 câbles de plusieurs kilomètres de long déroulés en vol. L'avion étant en virage, les câbles lestés sont pratiquement verticaux et se comportent comme une gigantesque antenne. Ces avions ont été retirés du service et réformés en 2001. Décision dommageable, car ils avaient peu volé et auraient rendu de grand service une fois remis au standard des transports.

Deux avions furent construits pour l'écoute électronique. Hérisés d'antennes, leur mission principale consistait à se rendre à Berlin, comme des transporteurs ordinaires, mais en ouvrant bien grand les oreilles pour écouter de manière fort indiscrete les transmissions radio d'Europe de l'Est. Depuis la chute du mur de Berlin, ils ont élargi leurs horizons en participant à toutes les opérations militaires : Irak, Bosnie, Afghanistan...

L'Indonésie a commandé six Transall civils en 1979 afin de relocaliser une partie de la population de certaines îles surpeuplées vers d'autres encore vierges. L'avion franco-allemand fut choisi pour ses qualités de décollage et d'atterrissage sur des terrains sommaires. Ne pouvant pas attendre les livraisons en 1982, deux Transall de la Luftwaffe furent loués auprès de MBB en 1981 afin de démarrer le programme. Les avions ne portent pas de perche de ravitaillement. La livrée est très civile avec un fuselage blanc à bande rouge et un logo rouge également sur la queue. Le dernier a été retiré du service en 2008.



En 1985, après la livraison du 210^e et dernier Transall, les outillages furent réformés. Une troisième série n'était donc plus possible, comme cela aurait pu se produire. Cela ne veut pas dire que l'évolution du Transall s'est arrêtée là. En 1987, il a été décidé de rénover les Transall pour leur permettre de durer jusqu'à l'arrivée d'un hypothétique successeur. La structure de l'avion posait quelques problèmes de fatigue et de corrosion qui ont été résolus lors des grandes visites des avions. L'effort principal s'est axé sur les équipements qui dataient de la génération de la Caravelle. Devenant de plus en plus difficiles

à entretenir, il fut choisi de les remplacer par des équipements de la génération de l'Airbus A320. Le premier avion modernisé fut remis en service en 1993 et tous les Transall français existants ont ainsi été modifiés. Les avions allemands ont également fait l'objet d'une modernisation similaire menée en parallèle.

Encore à court d'avions de transport en 1987, l'Armée de l'Air ne put pas commander une troisième série de Transall et obtint donc 14 C 130 Hercules pour ses missions à longue distance. Ayant les deux machines en service côte à côte, les comparaisons étaient inévitables.



Avantages du Transall :

- Soute plus large et plus haute, sans rétrécissement au milieu pour loger le train d'atterrissage
- Train d'atterrissage mieux adapté aux terrains sommaires grâce à 4 roues par train
- Plus grande fiabilité et entretien plus léger
- Meilleure manœuvrabilité

Avantages du Hercules :

- Charge utile plus importante
- Soute plus longue
- Distance franchissable plus élevée

Par exemple lors de la guerre du golfe en 1991, un Hercules emportait 15 tonnes et faisait le voyage en 2 jours avec une escale tandis que le Transall emportait 8 tonnes et faisait le voyage en 4 jours avec 2 escales. En fait dans l'Armée de l'Air les deux machines ne sont pas vraiment concurrentes et cohabitent en bonne intelligence, chacune dans sa spécialité.

Les missions

La mission de base du Transall est le transport, souvent simultané, de marchandises, de véhicules et de personnels. Ces trois types de chargement peuvent également être parachutés. Parmi les marchandises transportées on peut trouver des hélicoptères démontés, de l'aide humanitaire, la valise diplomatique, le matériel d'unités de l'Armée de l'Air partant en manœuvre ou à l'étranger... Du côté du personnel, la palette est aussi large avec des militaires des trois Armes (dont des parachutistes), le GIGN, des ressortissants évacués des points chauds de la planète... Les avions peuvent aussi être aménagés pour les évacuations sanitaires (62 civières). Une des missions les plus visibles est l'accompagnement de la Patrouille de France dans tous ses déplacements.

Les Transall de seconde génération ont également comme mission le ravitaillement en vol des chasseurs, mais aussi de leurs frères transporteurs.

Il reste actuellement environ 40 Transall en service dans l'Armée de l'Air (20 de première série et 20 NG). Le retrait des avions de la première série arrivant en fin de vie a débuté en 2005. Ceci pose un grave problème de capacité de transport à l'Armée de l'Air, qui doit souvent compter sur l'appui de ses voisines européennes. Pour

mémoire l'armée de l'air allemande aligne 60 Transall, beaucoup moins fatigués que les nôtres (la moitié des heures de vol de leurs homologues français) et qui n'ont pas connu les rigueurs des opérations extérieures en Afrique ou dans les DOM-TOM.



La relève devrait arriver à partir de la fin de cette année sous la forme des premiers exemplaires de l'A400M à Orléans. Mais il faudra attendre quelques années de plus pour que leur nombre soit suffisant. Les derniers Transall ne prendront donc une retraite, au combien méritée, que vers 2020.

Conclusion

Maintenant que vous connaissez le Transall, pensez à lui lorsque vous regarderez les actualités. Observez l'arrière-plan et vous remarquerez souvent son gros nez noir ou son arrière si caractéristique. Non, l'actualité ne peut vraiment pas se faire sans l'aide du Transall.

Caractéristiques techniques :

Caractéristiques	C 160 NG	C 130 H30
Envergure	40 m	40,4 m
Longueur	33,6 m	34,3 m
Hauteur	11,6 m	11,6 m
Longueur soute	13,5 m	20,4 m
Largeur soute	3,15 m	2,7 m
Hauteur soute	3 m	2,74 m
Volume soute	125 m ³	170 m ³
Masse à vide	31 t	34,6 t
Carburant	28 000 l	36 600 l
Charge maximum	15 t	18 t
Masse maximum	51 t	78 t
Vitesse maxi	515 km/h	600 km/h
Autonomie charge maxi	1 850 km	4 250 km
Autonomie maximum	5 100 km avec 8 t	7 870 km avec 7 t
Moteurs	2 Rolls-Royce Tyne	4 Allison T 56
Puissance	5 950 CV	4 500 CV

René TOUSSAINT

SOURCE :

- Transall C 160, une aventure franco-allemande, Stéphane Allard, Marines Édition 2009