

## CHAPITRE 3 LE TRANSALL 2<sup>e</sup> PARTIE



F-49 TRANSALL C-160P immatriculé F-BUFR et TRANSALL C-160F F49 59-MU. Ancien avion ayant servi à la Postale et qui n'a jamais été rénové. Rendu ensuite à l'Armée de l'air en 1984. Retrait du service en novembre 2008 avec 17139h de vol Stocké à Orléans-Bricy.

### La relance :

C'est le 7 mai 1976 que l'Aérospatiale, MBB et VFW ont annoncé la relance de la chaîne C-160 Transall. Le protocole d'accord correspondant sera signé le 29 octobre de la même année.

Une seule chaîne de montage est prévue à Toulouse. La répartition des travaux est de 50 % pour chacun des deux pays. En juillet 1977, le gouvernement français commanda 25 appareils pour l'armée de l'air française.

Trois mois plus tard, démarrent les travaux d'usinage des pièces primaires; le début d'assemblage du premier avion tête de série (C-160 n° 201) a lieu au printemps 1980.

Le C-160 nouvelle génération se différencie extérieurement de son aîné par le montage d'une perche de remplissage carburant en vol. Par ailleurs, un circuit carburant complémentaire, associé à :

- 2 réservoirs de carburant supplémentaires de plan central ;
- 1 treuil de ravitaillement par tuyau souple ;

lui permet d'assurer le ravitaillement en vol, non seulement d'autres Transall, mais également d'avions de combat tel que le Mirage F1, le Jaguar et le Mirage 2000.

Le premier vol eut lieu le 9 avril 1981.

Les avions n° 201 et n° 202 serviront à qualifier les systèmes spécifiques de cette relance, c'est-à-dire essentiellement le système carburant.

Parmi les 25 avions ravitaillables en vol, 10 peuvent assurer la fonction ravitailleur, 5 supplémentaires en ayant la capacité. Le premier avion a été livré à l'armée de l'air en avril 1985.

Parmi la dotation de 25 avions objets de la commande initiale, deux avions ont été prélevés et remis à la disposition de l'Aérospatiale pour être transformés en Transall Gabriel, avion de guerre électronique successeur des N-2501 Gabriel.

Une commande supplémentaire de 4 avions, portant le total à 29, a permis de développer le programme Astarte, avion station relais de transmissions exceptionnelles.

Les programmes Gabriel et Astarte (Voir MP n° 24) ont été effectués en étroite coopération avec Thomson-CSF et Rockwell International (seulement dans le cadre de l'Astarte).

Le premier Transall Gabriel a été livré à l'armée de l'air le 3 janvier 1989, le premier Astarte le 4 janvier 1988.

Enfin, 6 avions supplémentaires ont été livrés à l'Indonésie en mars 1982 et février 1986. Ces avions ne sont pas équipés des dispositifs spécifiques de ravitaillement en vol. Ces appareils étaient destinés à des opérations de transmigration entre les différentes îles qui constituent l'Indonésie. (Photo ci-dessous)



## Accidents :

Les accidents ayant entraîné la perte des appareils ont été nettement moins nombreux que pour le Nord 2501 qui avait été engagé en particulier dans les opérations en Algérie.

En France :

- Perte du F-14/61-MI le 23 Mai 1969 à Flores aux Açores (Portugal). Prise de terrain trop tôt lors d'un atterrissage. L'appareil tape une marche formée en début de piste et est fortement abimé. Il est réformé alors qu'il venait juste de dépasser sa première année d'exploitation. Il n'avait qu'un an et deux mois (26/03/1968).

- Accrochage au cours d'une patrouille à basse altitude des avions F-156 et F-209 :

Vendredi 23 novembre 1984, à 15 heures locales 4 Transall du Centre d'Instruction des Equipages de Transport (CIET 340) décollent de Toulouse-Francazal dans le cadre du SQM 3/84 afin d'effectuer un double entraînement : un largage de parachutistes et un exercice de vol à très basse altitude pour passer sous les faisceaux des radars. Après une navigation en isolé les avions F156 et F209 se rejoignent à Montclar du Quercy. Les avions arrivaient à la verticale de Saint-Avit près de Castres et devaient alors reprendre la direction de Toulouse en effectuant un large virage, cela à 50-60 mètres d'altitude.

C'est en effectuant ce large virage que ces deux Transall se sont accrochés et se sont écrasés aux lieux-dits « Cantegaline et Le Rouget » sur la commune de Carbes, près de Castres dans le Tarn. Il n'y a aucun survivant.

La composition des deux avions était la suivante :

- C160 F156 – Cdt Poincelet, pilote commandant de bord; Adj Billard pilote; Cdt Florysiak, navigateur; Lt Galia, navigateur; Maj Vochelet, mécanicien navigant; Adc Hermann, photographe SIRPA AIR; Adc Hupliez; Adc Natton; Sgc Thibault, largueurs Bomap.
- C160 F 209 – Lt Guyot navigateur commandant de bord; Cne Julien, pilote; Lt Sire, pilote; Maj Borie, mécanicien navigant.

Cet accident a laissé treize familles dans le chagrin et fait trente et un orphelins. Il frappait la base aérienne 101, la 11<sup>e</sup> Division Parachutistes, la base opérationnelle mobile de aérotransportée (BOMAP, aujourd'hui 1er RTP), la 64<sup>e</sup> escadre de transport d'Evreux et le Service d'Information et de Relations Publiques des Armées Antenne Air (SIRPA-AIR)

- Le jeudi 6 avril 1995 vers 14h10, un avion militaire Transall C160 NG immatriculé F222-GV parti de Calvi dans le cadre d'une opération de parachutage avec le 2<sup>e</sup> R.E.P pour rejoindre la base aérienne de Solenzara a fait un atterrissage forcé en montagne sur la commune d'Occhiatana. Des 6 hommes à bord, 4 ont été blessés, pas de victime. Le crash s'est produit vers 1000 mètres d'altitude bien au-dessus du pont de Tenda au lieudit Ghjargallu di maghju (le ruisseau de mai...); il semble que le pilote ait été surpris par des brumes de chaleur et l'escarpement de la montagne Corse...L'appareil a été démonté et hélicoptère aux fins de récupération.



- F-155 Transall C-160F R155 61-ZU. Accident le 9 décembre 1996 près de Chevilly (45). A la suite d'une double extinction moteur (givrage), l'appareil accroche une ligne haute tension lors d'une approche de nuit et se pose sur le ventre. Il sera jugé irréparable. Le nez de l'appareil est exposé à Orléans-Bricy.

En Allemagne :

- perte du D-85, circonstances non communiquées;
- perte du D-117 le 02/07/88 près de Bordeaux suite à l'arrêt des deux moteurs dû officieusement à une mauvaise application des procédures de gestion de carburant.

En Turquie :

- incendie au sol du D-30 à Kayseris en octobre 1988.

### En Indonésie :

- Wamena (Papouasie-Nouvelle-Guinée). 6 Mars 2008, après l'atterrissage, alors qu'il emprunte le taxiway le menant au parking, le Transall C-160 PK-VTQ explose. Les 8 occupants en sortent indemne mais l'avion est totalement détruit par le feu.



### Les opérations :



*Décollage court d'un Transall lors de la mission Verveine en Afrique*

Les opérations à caractère militaire, assurées par le Transall ont été relativement peu nombreuses et circonscrites à quelques régions d'Afrique (Tibesti, Tchad, Mauritanie, Zaïre) et du Moyen-Orient (Liban). Citons :

- 1977 « opération Verveine ». Cette opération consistait à mettre en place, dans des délais très courts, un lot important de véhicules, de vivres et de médicaments marocains de Rabat à Kinshasa et Lubumbashi avec escales à Dakar, Abidjan, Libreville. En quelques jours, une noria de Transall déposa ainsi 400 tonnes de matériel sur un terrain difficile et court et naturellement dépourvu de tout matériel de dépannage (un appareil fut affrété pour assurer le soutien technique des autres).
- 1978 « opération Hippocampe » qui consistait du 22 au 24 mars à mettre en place au Liban les 600 casques bleus français et leur équipement. Un DC-8, un Boeing B-707 d'Air France et 11 Transall effectuèrent ce transport entre Toulouse et Beyrouth.

- 1978 « opération Bonite Léopard » à Kolwezi où, le 13 mai, des unités katangaises investissent la cité, arrêtent et assassinent plusieurs européens. Le 19 mai, 405 parachutistes sont largués à 15 heures par 3 Transall venant du Tchad et 4 C-130 Zaïrois. Le 20 mai à 6 heures, une nouvelle vague de 250 parachutistes est larguée.

Le même jour, commençait l'évacuation de 1 500 européens. Puis, le groupement de transport assura le soutien logistique du régiment engagé d'abord dans les environs de Kolwezi puis à Lubumbashi jusqu'au 15 juin.

Plus près de nous, en 1984 au Tchad, « l'opération Manta » fut assurée par des Transall et un N-2501 de l'escadron de transport Anjou dont ce fut l'une des dernières missions opérationnelles.



### « Opération Manta » au Tchad

Le 21 juin 1983, les forces coalisées du GUNT précédées d'importantes unités libyennes, franchissent la frontière tchadienne et se lancent dans le désert. Leur objectif : N'Djamena, la capitale d'un état déchiré par vingt années de guerre civile. Cinquante jours plus tard, après que la France et les États-Unis eurent commencé à fournir à l'armée d'Hissène Habré un soutien logistique, une compagnie de parachutistes d'infanterie de marine franchit à son tour la frontière, pour instruire les FANT (Forces Armées Nationales Tchadiennes), trop peu nombreuses et trop peu armées pour arrêter l'envahisseur. Ce faible effectif se transforme, en deux mois, en un groupement de près de 3000 hommes, appuyés par une vingtaine d'hélicoptères de combat et une trentaine d'appareils de l'armée de l'air et de l'aéronautique navale, soutenus par les éléments d'assistance opérationnelle de RCA (République Centrafricaine) où s'est installée la base arrière. C'est la force d'intervention « Manta ».

### Opération Epervier



*Un Transall C 160 de la force Epervier, en attente sur une zone sécurisée de la piste de Moundou, ville située au sud du Tchad, a procédé à l'avitaillement de deux hélicoptères PUMA de l'ALAT*

Des missions d'intérêt général ou à caractère humanitaire assurées par le Transall ont été nombreuses et variées. Les plus nombreuses concernent le secours à des populations victimes d'une catastrophe naturelle ou de la guerre :

- inondations au Bangladesh ;
  - transport de médicaments à Amman pour les populations touchées par la guerre civile en Jordanie ;
  - cyclone à la Martinique ;
  - tremblement de terre au Pérou ;
  - tremblement de terre au Nicaragua ;
  - aide au pays du Sahel frappés par la sécheresse ;
  - ensemencement de nuages au Niger ;
  - transport de médicaments au Yemen ;
  - évacuation des ressortissants français de Chypre ;
  - éruption volcanique à la Réunion ;
  - tremblement de terre à Udine en Italie ;
  - éruption de la soufrière à la Guadeloupe ;
  - cyclone David à la Martinique
- Mission préparatoire des Nations-Unies (MIPRENUC) pour le Cambodge (La MIPRENUC constitue le premier élément de mise en place du processus de pacification du Cambodge).



*L'équipage de la 61<sup>e</sup> Escadre de Transport a pour tâche de convoier le matériel et les hommes chargés de la mission APRONUC (Autorité PROvisoire des Nations-Unies au Cambodge).*