

La BA 125 d'Istres à l'heure du Phénix



Le 19 octobre a vu l'arrivée sur la BA 125 d'Istres du tout premier Airbus A330 MRTT Phénix au standard 1 destiné à la 31^e Escadre aérienne de ravitaillement et de transport stratégique (EARTS). L'événement, qui a réuni les personnels de la base et de nombreux invités (DGA et Airbus), s'est déroulé en présence de la ministre des Armées, Florence Parly, et du CEMAA, le général Philippe Lavigne, devant le tout nouveau hangar de maintenance n° 31 de la base aérienne — une immense zone technique abritée de 8 100 m² et de 32 m de hauteur réalisée en moins d'un an par le Service d'Infrastructures de la Défense (SID).

Aménagée dans la partie nord de la BA 125, cette zone technique toute neuve sera bientôt complétée par deux autres hangars identiques et de nouveaux parkings déployés plus à l'ouest avec de nouveaux chemins de roulement à la mesure des dimensions imposantes de l'A330 MRTT (233 tonnes à pleine charge) d'une envergure de plus de 60 m (contre 140 tonnes et presque 40 m pour le Boeing C-135FR).

L'arrivée prochaine sur la BA 125 des A330 MRTT a, comme l'a précisé la ministre des Armées : *«nécessité un effort particulier du Service des essences des armées (SEA), lequel va devoir gérer les besoins en carburant des Boeing KC/C-135 toujours en service actif mais aussi des nouveaux Airbus Phénix»*. A cet effet, la BA 125 s'est dotée d'un nouveau dépôt d'une capacité de 4 500 m³ de stockage, afin de pouvoir ravitailler simultanément deux Phénix à pleine capacité au débit de 120 m³/h par avion. Un changement d'échelle important attendu pour la base aérienne qui, de 10 000 passagers par an jusqu'à présent, devrait voir son trafic passer à 100 000 passagers par an à l'horizon 2025 et ainsi devenir le principal «hub» de transport militaire de la métropole, grâce à une nouvelle zone de transit aéroportuaire, cargo et passagers, qui sera construite et aménagée prochainement.

Ce premier A330 MRTT (MSN 1735/matricule 041/F-UJCG) est le précurseur de quinze avions (12 + 3) de ce type prévus pour assurer, à terme, le rééquipement complet du Groupe de ravitaillement en vol 2/91 «Bretagne» et le remplacement des cinq Airbus (trois A310 et deux A340) de l'Escadron de transport 3/60 «Estérel» opérant régulièrement depuis l'aéroport de Roissy à destination des Dom-Tom et du monde entier.

Livré à la DGA en décembre dernier, cet appareil a servi, depuis, au Essais en Vol de la DGA (ex-CEV) puis au CEAM, afin de valider les procédures de ravitaillement en vol avec les Rafale et les différents types de Mirage 2000 en service. Cet avion sera normalement suivi en septembre 2019 par la livraison du MSN 1809/matricule 042/F-UJCH depuis Getafe en Espagne, où sont transformées en MRTT les cellules d'A330-200 civils au rythme d'un avion par trimestre. Actuellement, les futurs Phénix y sont déjà programmés à la suite des quatre A330 MRTT destinés à la ROKAF sud-coréenne. Les huit premiers Phénix commandés fermes seront réalisés alternativement avec les huit A330 MRTT de la Multinational Multi-Role Tanker Transport Fleet (MMF) de l'Otan, commandés sous les auspices de l'EDA et financés conjointement par la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Allemagne et la Norvège.

Placée sous la responsabilité du lieutenant-colonel Guillaume Michel, l'équipe de marque «Phénix» du CEAM se compose de 40 militaires issus du GRV 2/91 représentant l'ensemble des spécialités nécessaires à la mise en œuvre de l'avion, du pilotage au soutien technique au sol. S'y ajoutent 20 membres de la DGA Essais en Vol. Point fort de cette équipe de marque, son chef expert, qui est un ancien des Boeing C-135 et qui a déjà accumulé plus de 500 heures de vol sur Airbus KC-30A (A330 MRTT) au sein du No. 3 Squadron de la Royal Australian Air Force à Amberley, Queensland. Les Australiens sont actuellement les meilleurs connaisseurs du «MRTT», ayant été les premiers dès 2013 à être déclarés opérationnels sur l'avion, un temps déployé également au Moyen-Orient en soutien des offensives de la coalition contre l'Etat islamique. A ce jour, huit pilotes du

GRV 2/91 ont été formés sur A330 MRTT, ainsi que quatre opérateurs de ravitaillement en vol (« boomer ») et 20 mécaniciens issus des Boeing.

Indépendamment de son rôle de ravitailleur, prioritairement affecté au soutien opérationnel des Rafale des Forces aériennes stratégiques (FAS), l'A330 MRTT va accroître de façon spectaculaire les capacités de transport et de projection de l'Armée de l'Air. Véritable démultiplicateur de force, un A330 MRTT avec un équipage de trois hommes peut emporter d'un seul coup d'aile 40 tonnes à 7 000 km ou 272 passagers à 10 000 km. Un Boeing C-135FR avec son équipage de quatre hommes voit ces mêmes chiffres divisés par un facteur de presque trois fois moins. Ce bon en avant capacitaire fait la fierté du général Philippe Lavigne qui, lors d'un entretien à bâtons rompus avec la presse sur la BA 125, a tenu à y ajouter la contribution essentielle apportée depuis plus d'un an par la flotte des dix A400M Atlas de la 61^e Escadre de transport d'Orléans, *«chacun capable de rallier N'Djaména sans escale avec 30 tonnes à bord, ce que nous ne savions pas faire avant avec nos Transall ou Hercules»*.

A côté de cela, le CEMAA ne tarit pas d'éloge quant aux capacités de transport européennes mises en commun en permanence par sept forces aériennes européennes dans le cadre de l'EATC sis à Eindhoven aux Pays-Bas. Dernièrement, les EC725 Caracal de l'EH 1/67 «Pyrénées» ont ainsi pu réaliser des opérations d'entraînement ravitaillement en vol poussées à Cazaux grâce à un KC-130H du 312 Escadron de l'Ejército del Aire espagnol venu de l'Ala 31 de Saragosse. Ceci en attendant l'arrivée, l'an prochain, des premiers ravitailleurs KC-130J qui seront affectés à la nouvelle unité de transport franco-allemande qui sera créée au sein de la 62^e Escadre de transport sur la BA 105 d'Evreux avec quatre KC/C-130J Super Hercules.

Entre Phénix, Atlas et Super Hercules, l'avenir de la Force aérienne de projection (FAP) s'annonce plein des promesses liées à sa modernisation en cours, sachant que l'Armée de l'Air dans son entier devient de plus en plus flexible et projetable tandis que le couple Phénix-Rafale contribuera sous peu, et en parallèle, au renforcement de la dissuasion nucléaire française.