

La chronique du CESA

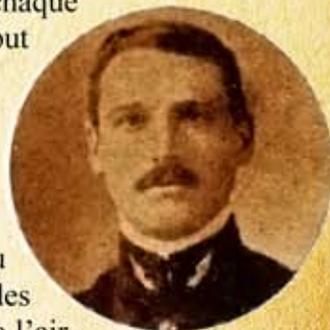
10 janvier 1929 : premier ravitaillement en vol à des fins opérationnelles

Les essais de ravitaillement en vol ont commencé dans les années 1920. Le 3 octobre 1920 à Washington, le lieutenant Cabot descend à basse altitude au-dessus de la rivière Potomac et récupère un bidon d'essence déposé à son attention sur un radeau. Puis le 21 novembre 1921, au-dessus de la Californie, Wesley May passe d'un appareil à l'autre par l'intermédiaire de leurs ailes avec un bidon de carburant de 20 litres sur le dos et remplit le réservoir du second avion biplan, le *JN-4* d'Earl Daugherty.

Le 27 juin 1923, à San Diego en Californie, les lieutenants Lowell H. Smith et Paul Richer établissent un record mondial d'endurance avec un vol de 37 heures 15 minutes et 44 secondes, grâce à une quinzaine de ravitaillements réalisés en vol. Les deux hommes avaient prédéfini un parcours de 50 kilomètres et modifié leur bombardier léger *De Havilland DH.4-B3* à cet effet. Un avion *De Havilland DH.4-B1* de l'armée de l'air assurait le ravitaillement grâce à un tuyau d'une quinzaine de mètres équipé d'un robinet à chaque extrémité. Dans ce cadre, le ravitaillement en vol avait simplement pour but d'établir des records.

Une revendication française

Pierre Théodore Weiss



Le 10 janvier 1929, le commandant français Pierre Théodore Weiss (1889-1970), écrivain-poète et aviateur militaire, effectue un nouveau ravitaillement en vol, à des fins, cette fois, opérationnelles. Adeptes des records, celui-ci a effectué une grande partie de sa carrière dans l'armée de l'air, notamment en Algérie et en Afrique, jusqu'au grade de général de division aérienne (1945).

Le ravitaillement en vol est un véritable enjeu pour l'engagement opérationnel de l'armée de l'air sur les différents théâtres. Chargés au maximum, les réservoirs empiètent sur la charge utile et pénalisent les avions au niveau aérodynamique, surtout les avions de chasse et les bombardiers. Devoir atterrir pour faire le plein réduit considérablement l'allonge et l'autonomie des aéronefs. C'est grâce au développement du moteur à réaction dans les années 1930 que les ravitailleurs acquièrent la puissance suffisante pour envisager les ravitaillements en vol, notamment des chasseurs.

Aujourd'hui, le ravitaillement en vol en France se fait à l'aide d'une perche rigide dirigée par l'avion ravitailleur ou par l'intermédiaire d'un panier fixé à l'extrémité d'un tuyau souple dans lequel le chasseur vient se ravitailler par l'intermédiaire d'une perche de ravitaillement, manœuvre qui demande une grande maîtrise et un entraînement régulier, sans oublier l'intervention des radars et de la surveillance aérienne pour assurer le bon déroulement de la procédure de rejointe.