

COMMANDEMENT DE LA BASE AERIENNE 125

ORDRE DU JOUR N°1

Officiers, sous-officiers, militaires du rang, personnel civil de la défense, chers invités, nous sommes réunis aujourd'hui, 15 décembre 2023, sur la base aérienne 125 d'Istres « Charles Monier », pour célébrer le départ du dernier avion ravitailleur C-135FR, exposé devant nous et portant le numéro 737.

Ce jour clôt à jamais un chapitre de l'Histoire de l'armée de l'Air et de l'Espace, celui consacré à ses premiers avions de ravitaillement en vol. Il clôt également un chapitre pour toutes celles et ceux qui ont servi au sein des escadrons de ravitaillement en vol ou des unités de maintenance et tout particulièrement les officiers navigateurs dont la spécialité s'éteint avec ce retrait.

Le C-135F est né d'une philosophie française de souveraineté associée à la projection de puissance, au-delà de la capacité propre des bombardiers stratégiques Mirage IV pouvant transporter l'arme nucléaire.

Le 20 septembre 1962, la France achète auprès de l'*US Air Force* pour 25 milliards de francs en chèque signé de la main du Général De Gaulle, douze C-135A modifiés. Les modifications portaient sur l'ajout d'une capacité de 126 sièges passagers, d'un système de transport de fret sur neufs palettes et de la capacité d'évacuation sanitaire de 40 blessés sur civières. Elles offrent un champ d'action, aussi varié que stratégique pour notre défense. Cet appareil modifié prendra la dénomination C-135F. Les 12 avions seront livrés entre le 03 février 1964 pour le numéro 471 et le 07 octobre 1964 pour le numéro 740, un cadencement extraordinaire pour construire toute une flotte en à peine dix mois. Durant cette période, les hommes et les machines s'approprièrent afin d'éprouver l'ensemble des nouvelles procédures d'alertes opérationnelles. Le C-135 F effectuera sa première alerte opérationnelle réelle le 08 octobre 1964, en duo avec le Mirage IV, marquant le début de la permanence de la dissuasion nucléaire française ininterrompue depuis.

Le 30 Juin 1972, la flotte est réduite à 11 appareils après la perte tragique du numéro 473 qui s'abîme en mer après un décollage de la base d'Hao en Polynésie. Ce terrible accident entraîna la perte de l'appareil, des quatre membres d'équipage et de deux spécialistes météorologistes partis pour une mission de reconnaissance.

Entre 1984 et 1989, tous les C-135F subiront une remotorisation complète et verront ainsi leurs performances notablement accrues : le C135F devient le C135 FR. Coïncidence de l'histoire, le dernier C-135F à quitter la France pour effectuer sa transformation sera le numéro 737.

En 1993, les C-135FR étendent encore leurs capacités opérationnelles avec l'ajout de deux pods de ravitaillement en bout d'ailes. Ces derniers permettent désormais un ravitaillement plus rapide et synchronisé de deux chasseurs en toute sécurité.

Totalement indissociable du Mirage IV dans les mémoires, le C-135FR aura accompagné le bombardier stratégique dans toutes ses opérations et toutes ses missions. Après le retrait du Mirage IV, il accompagnera les nouvelles générations de chasseurs stratégiques, tel que le Mirage 2000N puis le Rafale B. Durant 60 ans, il aura partagé le ciel avec tous les types d'appareils français comme étrangers, y compris les plus gros comme l'E3F AWACS, le B1B ou le B52, sans jamais faillir. L'ensemble de la flotte des C-135 FR et leurs équipages auront réalisé un total de 391 000 heures de vol.

Après avoir été engagé dans toutes les opérations auxquelles la France a pris part, *Épervier* et *Serval* puis *Barkhane*, *Enduring Freedom*, *Harmattan*, *Hamilton*, *Chammal*, le C-135FR numéro 737 a participé il y a quelques jours à sa dernière opération majeure au sein des Forces aériennes stratégiques et à ses dernières heures de vol sous les cocardes tricolores agrémentées du célèbre liseré jaune, avant de tirer sa révérence.

1 2 DEC 2023

