

## Anniversaire de l'arrivée du C 130 dans l'Armée de l'air

# Les premiers travaux d'Hercules

Un an déjà. Le 7 décembre 1987, le C 130 Hercules n° 5114, immatriculation internationale FRAPA en provenance d'Atlanta (Georgie), se pose à Orléans Bricy. C'est l'arrivée du premier de ces célèbres quadriturbopropulseurs qui vient, sous nos cocardes, renforcer le parc de l'Armée de l'air et plus particulièrement celui du COTAM.



L'atterrissage du premier C130 H à Orléans.

"Portrait du nouvel arrivé".



La 61<sup>e</sup> Escadre de transport et le "Franche-Comté" sont à l'honneur. L'avènement des C 130 au sein de nos forces est opportune car si le Transall sur les théâtres d'opérations a prouvé son efficacité, il ne donne pas au Transport aérien militaire les capacités qu'offre ce "nouvel" appareil lorsque les charges et les distances à franchir deviennent trop importantes. Sa venue est également de bon augure par le fait qu'en permettant d'économiser le potentiel de la flotte actuelle, il autorisera une attente plus sereine, du nouvel avion de transport à l'horizon de l'année 2005.

Sous la bannière du "Franche-Comté", ce n'est pas la première fois que "les Bougnats" et les "Turcos"

(appellations correspondant aux escadrilles de traditions SAL 13 et BR 104 du 2/61) ont utilisé du matériel américain. A l'origine ils s'illustrèrent sur Martin B 26 Marauder de 1943 à 1949 puis sur Douglas C 47 Dakota en Indochine de 1951 à 1955.

Désignés pour mettre en œuvre le C 130, dès le 12 octobre 1987 quatre équipages de cette unité suivent un stage au sol chez Lookeed à Atlanta en Georgie et c'en est que le 7 décembre 1987, jour de la Saint-Éloi à Orléans Bricy, que se pose le premier appareil. A son bord: le général Lebrun commandant le COTAM, lui-même. Le 8 et 11 arrivent respectivement le n° 5119 PC et le 5116 PB.

A partir du 15 décembre commence alors la transformation en vol des quatre premiers équipages avec le concours des instructeurs de chez Lookeed. Il faut attendre le 8 février 1988 pour assister au premier vol franco-français. C'est un entraînement tenue machine, atterrissage mauvaise visibilité. Équipage: capitaine Lemoine (pilote commandant de bord), capitaine Berthon (copilote), lieutenant Lorient (navigateur), major Legrand, adjudant Fleury

(mécaniciens navigants), sergent-chef Mabru (soutier). A cette date, 200 heures de vol ont été consacrées pour les besoins de ces transformations.

Quatre nouveaux équipages débutent les cours au sol le 7 mars 1988 au sein de la Force aérienne belge et entament la progression vol début avril à l'escadron avec comme "moniteurs" leurs camarades déjà qualifiés sur l'appareil.

Simultanément le C 130 en dehors des séances d'instruction pure a pris du service et participe déjà aux "travaux" du TAM. Les destinations les plus lointaines Ottawa, Québec, Washington, Djibouti, Le Caire, Larnaca sont planifiées et les troupes aéroportées profitent déjà de ce nouveau moyen d'aérolargage: 60 parachutistes avec armes et bagages par rotation, ou 74 non équipés.

Les 26, 28 septembre et le 4 octobre, 3 nouveaux appareils sont pris en compte par la 61<sup>e</sup> escadre pour compléter la flotte du "Franche-Comté", le n° 5140 FRAPD, le n° 5142 PE et le n° 5144 PF. Ce sont à présent des C 130 H 30, c'est-à-dire des modèles rallongés de 4,57 m par rapport aux précédents. Ce qui accroît singulièrement le volume d'emport du cargo; à titre indicatif 128 passagers au lieu des 92 pour la version H ou 90 parachutistes non équipés (voir fiche avion page 31). Un nouveau stage au sol s'effectue dès le 3 octobre en Belgique pour former d'autres personnels navigants sur la machine. A cette date 1500 heures de vol sont déjà réalisées dont 500 d'instruction. L'avion justifie sa



Le FRAPC; il aura bientôt sa livrée Centre-Europe.

réputation en particulier sur le théâtre d'opération du Tchad et 40 heures sont effectués au profit de la mission humanitaire de Dacca au Bangladesh courant septembre.

Bien qu'il soit trop tôt pour établir un bilan numérique en ce premier anniversaire, les Hercules, maintenant au nombre de six, sont de plus en plus assidus à la besogne et s'intègrent par leur contribution au planning dense du COTAM. Objectif à court terme depuis le début du dernier trimestre 88: 4 missions jour. Le "Franche-Comté" par ailleurs poursuit son action sur C 160 et persévérera en ce sens jusqu'à sa dotation complète des dix C 130 prévus (3 H et 7 H - 30).

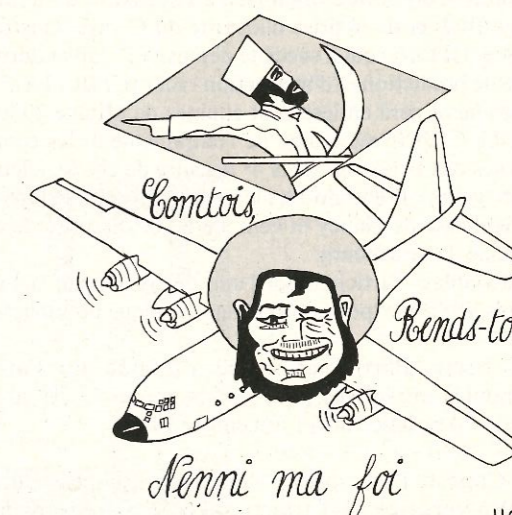
Les actuels équipages se caractérisent par le fait d'une expérience antérieure sur C 160. Bientôt les jeunes arriveront directement sur ce nouveau matériel. L'ET 2/61, tout en remplissant sa mission journalière d'escadron du COTAM doit assumer cette transition délicate.

Compte tenu de la disponibilité de leurs personnels et des qualités opérationnelles du matériel qui leur a été confié, les Bougnats et les Turcos sauront être une fois encore à la hauteur de leur réputation. Et de plus n'oublions pas la fière devise du "Franche-Comté":

"Comtois, rends-toi - Nenni ma foi".

Lcl Henri Guyot

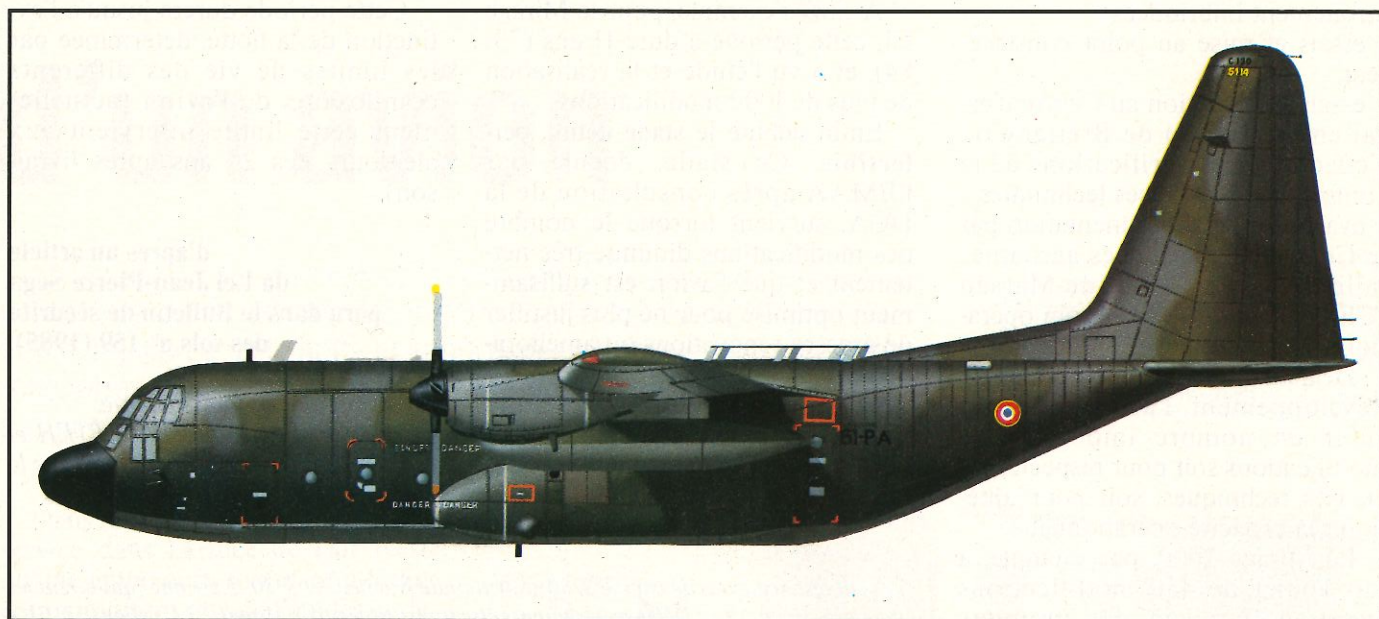
Le poste de pilotage du C130 H.



HG



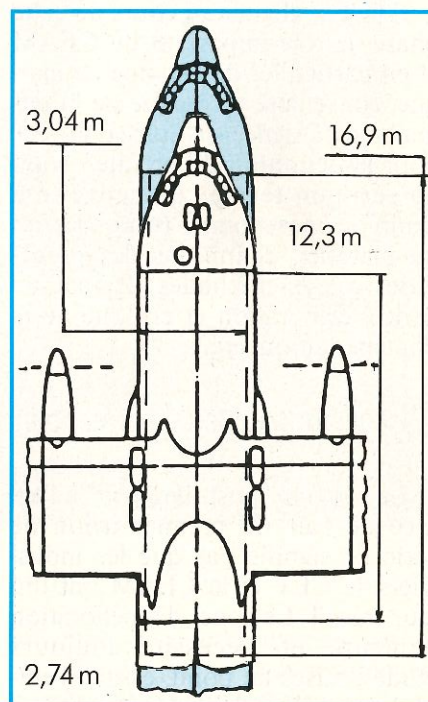
# C 130 H - C 130 H 30 - HERCULES



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

### HERCULES

Nom de l'appareil	C 130 H	C 130 H-30
Mission (s)	transport logistique et tactique	
Date premier vol	23 août 1954	
Date mise en service A.A.	7 décembre 1987	26 septembre 1988
Envergure	40,50 m	
Longueur	29,84 m	34,37 m
Hauteur	11,67 m	
Poids à vide équipé	35,8 T	37,5 T
Poids maximum au décollage	normal 70,2T	exceptionnel 79,2T
Emport carburant		
• Interne	22000 l	
• Maximum	31000 l	
• Capacité de ravitaillement en vol		
• Rayon d'action maxi	3800 Nm	
Type de propulseur	Allison T 56 A-15	
• Poussée	4200 Ch (unitaire) sur l'hélice	
Plafond opérationnel	10000 m	
Vitesse max	600 km/h	
Distance de roulement au décollage	600 à 1300 m	
• à l'atterrissage	600 à 1200 m	
Équipement Radio Navigation	2 centrales inertielles gyrolaser 1 Omega, 2 VOR, 2 ILS, 2 DME, 2 radio-compas, 2 VHF, 1 UHF, 2 HF 2 pilotes, 1 navigateur, 1 mécanicien de conduite, 1 chef de soute	
Équipage		
Nombre de passagers transportés	92	128
Poids de fret max. emporté	19,7 T	18 T
Constructeur	Lockheed Georgia company	
Caractéristiques particulières		



### Mission de la 61<sup>e</sup> escadre de transport.

- Préparation du temps de guerre
- Soutien logistique des armées
- Missions d'intérêt général
- Missions humanitaires

### Escadron ou Escadre utilisant l'appareil

ET 2/61 Franche-Comté