Pour beaucoup de pilotes de « JAGUAR » les premiers ravitaillements de nuit datent de 1982, année où m’a-t-on indiqué, les « JAGUAR » ont été modifié par l’adjonction de feux d’éclairage permettant un ravitaillement de nuit conforme aux règles de l’art.

Mais, détrompez-vous il eut bien avant, des ravitaillements « crépusculaires » qui étaient en fait des ravitaillements de nuit, sans aucun éclairage, lors de retours de missions LAMENTIN.

Et plus fort encore : **un ravitaillement de nuit programmé sur les ordres de vol de l’escadron de chasse 1/11 ROUSSILLON à la date du 07 novembre 1978**

1°) la genèse de l’histoire.

Lassé de la lenteur de l’armée de l’air et des essais en vol (CEV/CEAM) le staff de la 11° EC décide de prendre les choses en main.

C’est ainsi que le commandant d’escadre et son second  décident de faire du tir canons de nuit sur le champ de tir de Mauritanie, la cible étant éclairée par des flares largués par un Breguet Atlantique !!!

Je vous laisse imaginer le résultat et fort heureusement cette idée d’avant garde fut vite abandonnée.

N’ayant pas participé à cette audacieuse expérience, je laisse le soin à un de mes camarades ayant tiré cannons A/S de nuit de nous raconter cette passionnante et dangereuse expérience.

Mais la 11ème Escadre de Chasse ne pouvait pas rester sur un échec et c’est ainsi qu’en haut lieu on décida au mépris de toutes les règles, de modifier nos JAGUAR pour ravitailler de nuit.

2°) L’expérimentation grandeur nature :

Comme il semblait improbable que l’armée de l’air confie à court terme, au CEV ou au CEAM l’expérimentation et la modification de nos Jaguar pour le ravitaillement de nuit, un concours interne à la 11 pour doter nos fières machines de guerre d’un éclairage permettant le ravitaillement de nuit, fut lancé.

Les techniciens ayant longuement étudié le problème, la solution, simple, économique et jurait-on efficace était trouvée et allait être expérimentée grandeur nature.

Ni l’avis de l’industriel, ni celui du CEV/CEAM n’avait été demandé, la FATAC ne voulait pas savoir.

La modification consistait en l’adjonction d’une lampe fixée sur le capot du cockpit, au dessus des instruments de bord, et à droite du viseur ! Et d’un interrupteur ON/OFF à proximité immédiate de la dite lampe.

J’ignore si des essais en vol avaient été réalisés pour vérifier les conséquences possibles des reflets lumineux dans la glace latérale droite du pare-brise, toujours est-il qu’un ravitaillement de nuit fut programmé.

Comme il était d’usage à la 11 pour un vol délicat, la patrouille des 4 avions modifiés par l’adjonction des lampes ad hoc était composée de 3 chibanes CP, (ici, commandant d’escadrille et plus) et d’un PIM, votre serviteur, jeune SCP.

Cette configuration permettait en cas de réussite de faire valoir la qualité des pilotes expérimentés, et en cas d’échec de la mission d’en faire porter la responsabilité au plus jeune dans le grade le moins élevé…

Toujours est-il que nous décollâmes en cette nuit du 07 novembre 1978 à 4 avions dans le seul but de ravitailler de nuit.

J’étais n° 4 sur le Jaguar A   EU n°99

La nuit était relativement claire, nous trouvâmes facilement le C 135 sur l’axe au dessus d’AVORD, puis nous ravitaillâmes.

Enfin pour être exact, je ravitaillais (1tonne, 1 contact) et **les autres membres de la patrouille essayaient sans y parvenir…**

Je n’ai jamais vu un débriefing aussi rondement mené, en gros il n’y avait rien à dire, personne à blâmer puisque par le plus grand des hasard le plus jeune dans le grade le moins élevé était le seul à avoir pris du pétrole, mais il ne fallait pas le refaire…

Je crois bien que certains chibanes étaient revenus de ce vol avec une moustache plus blanche qu’au briefing

Et c’est ainsi qu’il fallut attendre 4 ans de plus pour le prochain ravitaillement en vol nocturne d’un JAGUAR.

Gérard CHANTOISEAU