

# VC-9C vice-présidentiel



Par Pierre GILLARD

Au magnifique musée de l'*Air Mobility Command* situé sur la base militaire de Dover au Delaware, on peut voir et visiter l'un des trois McDonnell Douglas VC-9C qui aient été construits. Il s'agit, en fait, d'une version VIP du DC-9 adaptée pour les besoins de transport des personnalités officielles des États-Unis d'Amérique.

C'est ainsi que l'appareil du musée, immatriculé 73-1682, a été utilisé entre 1975 et 2011 comme *Air Force Two* pour les vice-présidents Walter Mondale, George H.W. Bush, Dan Quayle, Al Gore et Dick Cheney. Plusieurs *First Ladies* ont également eu l'occasion de voler à son bord, telles Rosalynn Carter, Nancy Reagan, Barbara Bush, Hillary R. Clinton,

Laura Bush et même Michelle Obama. Par ailleurs, lorsque le Boeing 747 *Air Force One* ne pouvait amener le Président à certains endroits où l'aéroport n'était pas en mesure d'accueillir un avion de



*Bienvenue à bord du VC-9C (Pierre Gillard) !*

la taille d'un Jumbo Jet, c'est le VC-9C qui était « promu » temporairement au grade d'*Air Force One*. Ronald Reagan, George H.W. Bush, Bill Clinton et George W. Bush en ont ainsi bénéficié. Enfin, le VC-9C a également servi à transporter des dignitaires étrangers comme la Reine Elizabeth II d'Angleterre ainsi que le Secrétaire général de la République Populaire de Chine.

## Un DC-9 sur mesure.

Durant les années 1950, Douglas cherche à développer un avion court et moyen courrier pour créer une gamme d'avions civils à réaction aux côtés de son quadriréacteur à long rayon d'action DC-8. Au début des années 1960, un accord





**Le Douglas DC-9-32 civil a été décliné en trois versions militaires pour les États-Unis. Ici le C-9A Nightingale 67-22584 également exposé, tout comme le VC-9C, à l'Air Mobility Command Museum de Dover AFB au Delaware (Pierre Gillard).**

est pris avec Sud-Aviation en France pour produire la belle SE-210 Caravelle sous licence aux États-Unis. Malheureusement, aucune vente n'est enregistrée et le partenariat n'a, dès lors, pas de suite. Les ingénieurs de Douglas se lancent alors dans le développement du DC-9, un avion qui, curieusement, reprend la même disposition des réacteurs situés à l'arrière, comme

la Caravelle française ou le BAC-111 britannique.

La première version du DC-9 est la série 10 à fuselage très court. Son premier vol a lieu à Long Beach en Californie le 25 février 1965. Toutefois, avec l'arrivée du Boeing 737, une version allongée, la série 30, est mise au point et se révèle vite fort populaire. Le premier appareil de cette série effectue son vol

inaugural le 1<sup>er</sup> août 1966 et entre en service sous les couleurs d'Eastern Airlines l'année suivante.

Par la suite, plusieurs variantes sont développées : la série 20, intermédiaire entre les séries 10 et 30, puis les versions sans cesse rallongées des séries 40 et 50, suivies par les MD80. Enfin la série des MD90 voit le jour avec de nouvelles motorisations. Celle-ci est elle-même suivie par un nouveau modèle à 100 places, le MD95 qui deviendra le Boeing 717 au moment où McDonnell Douglas sera absorbée par Boeing.

En 1966, la *U.S. Air Force* identifie un besoin pour un avion de transport et d'évacuation médicale. Le DC-9 de la série 30 est sélectionné l'année suivante et il entre en service en 1968 sous la désignation de C-9A Nightin-



**Le VC-9C 73-1682 photographié en décembre 1981 du temps où il était mis en œuvre par le 89th Airlift Wing basé à Andrews AFB au Maryland (collection Pierre Gillard).**



gale, une dénomination choisie pour honorer Florence Nightingale, une infirmière britannique, pionnière des soins infirmiers modernes et de l'introduction des statistiques en santé. 21 exemplaires du C-9A sont livrés à la *U.S. Air Force*.

De leur côté, la *U.S. Navy* et l'*U.S. Marines Corps* choisissent le C-9B Skytrain II comme avion de transport mixte, passagers et fret. 24 C-9B sont construits entre 1973 et 1976 et cinq autres sont modifiés à partir d'appareils civils.

Par la suite, pour pouvoir effectuer des transports VIP, la *U.S. Air Force* sélectionne une variante du DC-9-32 civil, le VC-9C, qui est aménagée pour accueillir à son bord des personnalités de haut rang, le Vice-Président des États-Unis d'Amérique, principalement.

### **Le VC-9C 73-1682.**

Le VC-9C immatriculé 73-1682, qui est exposé à l'*Air Mobility Command Museum*, a effectué son premier vol à Long Beach en Californie le 29 janvier 1975. Portant le numéro de série 47670, il est un des trois appareils de ce type commandés par la *U.S. Air Force* et le 769<sup>ème</sup> DC-9 à sortir des chaînes de montage de McDonnell Douglas. Livré le 11 mars 1975, il est équipé de réservoirs auxiliaires lui permettant de disposer d'une autonomie accrue par rapport à un DC-

# « Air Force Two »



« *Air Force Two* » est l'indicatif radio porté par un avion de la *U.S. Air Force* ayant à son bord le vice-président des États-Unis d'Amérique. Ceci est, bien entendu, vrai pour autant que le président ne soit pas lui-même présent, sinon il porterait l'indicatif « *Air Force One* ». Plusieurs types d'avions peuvent être utilisés pour transporter le vice président. Parmi les plus courants citons : les Gulfstream C-37A (Gulfstream V, en haut), Boeing C-40C Clipper (737-7DM, au centre) et Boeing C-32A (757-2G4, ci-dessus) (Pierre Gillard, *U.S. Air Force/Tech. Sgt. Dan Oliver et Pierre Gillard*).





## Visite du

*Lorsque l'on embarque à bord du McDonnell Douglas VC-9C exposé à l'Air Mobility Command Museum, on peut constater comment l'intérieur de l'appareil est dénué de tout luxe inutile. Dans le sens horaire en débutant ci-dessus : il est possible pour le public de visiter à Dover AFB le VC-9C qui fut de 1975 à 2011 l'Air Force Two à de nombreuses reprises (Pierre Gillard); la zone VIP située à l'avant de l'avion (Pierre Gillard); les sièges de la zone réservée à la suite des personnalités transportées qui se trouve à l'arrière de*







# VC-9C

*l'appareil (Pierre Gillard); la cellule où sont centralisés tous les moyens de communication (AMC Museum); le galley, où il est possible de préparer les repas (AMC Museum); la toilette, totalement identique à celles présentes à bord de n'importe quel avion de ligne (AMC Museum); le cockpit fort semblable aux DC-9 civils (AMC Museum); vaisselle et accessoires utilisés à bord du VC-9C; les téléphones semblent provenir d'une autre époque même si cet avion est resté en service jusqu'en août 2011 (Pierre Gillard)!*







**Très belle vue du VC-9C 73-1682 au roulage avant le décollage pour son ultime vol le 11 août 2011 (Tech. Sgt. Christopher Parr/AMC Museum).**

9-32 conventionnel. Par la suite, il sera également le premier des trois avions de ce type à recevoir un dispositif de communication spécial pour les services attachés aux vice-présidents.

Pour accéder à l'intérieur du VC-9C, on peut, soit utiliser l'escalier escamotable situé à l'avant de l'avion, ou l'escalier mobile qui se trouve placé entre les deux moteurs à l'arrière de l'appareil. Lorsque l'on pénètre à son bord, ce qui frappe, c'est la sobriété de l'intérieur qui n'a rien à voir, par exemple, avec l'extravagance de luxe ostentatoire du Boeing 757 privé d'un certain milliardaire devenu président des États-Unis.

La partie avant de l'avion est organisée autour d'une table

installée du côté droit du fuselage. De part et d'autre de celle-ci peuvent prendre place trois personnes. Le siège placé dans le sens de la marche est plus cossu que les deux autres qui y font dos et il est pivotant, permettant, ainsi, à la personne qui est assise de faire face à une banquette située de l'autre côté du couloir et qui

est parallèle à celui-ci. Un téléviseur situé dans un coin complète l'aménagement de cette partie de l'avion.

La seconde moitié de l'appareil est constituée de huit rangées de quatre confortables sièges chacune. Cette partie de l'avion est destinée au transport des adjoints, des services de sécurité



**Passagers privilégiés débarquant du VC-9C (AMC Museum).**



ou, parfois, des journalistes accompagnant le VIP transporté. Le VC-9C dispose aussi de toilettes, d'un *galley* destiné à la préparation des repas et des collations, ainsi que d'une niche où se situent tous les moyens de communications spécifiques qui peuvent être gérés par un opérateur.

Quant au cockpit, il est quasi similaire aux autres DC-9 civils de l'époque. Il a, toutefois été légèrement modifié pour recevoir deux *Control & Display Units*, des composants faisant partie de systèmes de gestion de la navigation FMS (*Flight Management Systems*).

De 1975 à 2006, le VC-9C 73-1682 a été mis en œuvre par le *89th Airlift Wing* basé à Andrews Air Force Base au Maryland. Cette unité, au cours de son histoire, est passée du transport de troupes au bombardement pour être actuellement un *Wing* dédié au transport de personnalités ainsi qu'aux communications. Intégré à l'*Air Mobility Command*, il est notamment connu pour ses deux Boeing VC-25A (747-2G4B) chargés des déplacements présidentiels avec l'indicatif « Air Force One ». Mais deux autres escadrilles opèrent également des Gulfstream C-20, des Boeing C-32, des Gulfstream C-37 et des Boeing C-40 Clipper.

Ensuite, de 2005 jusqu'à son retrait du service actif, le VC-9C 73-1682 a été incorporé



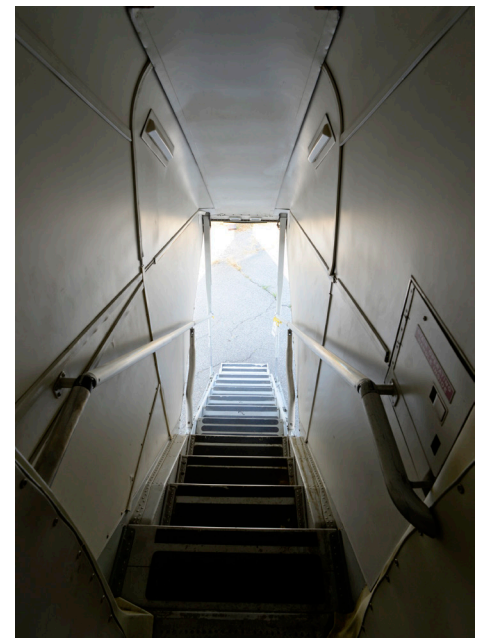
**Le VC-9C 73-1682 est accueilli comme il se doit à Dover AFB au terme de son dernier vol (AMC Museum).**

au sein du *932nd Airlift Wing* basé à Scott Air Force Base dans l'Illinois. Cette unité fait partie de l'*Air Reserve Component*, mais peut être mobilisée et intégrée au sein de l'*Air Mobility Command* si nécessaire. Depuis février 1963, elle a toujours effectué du transport avec des Fairchild C-119, des Douglas C-124 Globemaster II et des Douglas C-9A Nightingale. Elle obtint le statut de *Wing* en 1994 et en 2005, il lui fut attribué la tâche des transports VIP avec l'arrivée du VC-9. Actuellement, elle opère des Boeing C-40C Clipper.

Le 18 août 2011, le VC-9C 73-1682 effectue son dernier vol vers Dover AFB où il est intégré à l'exceptionnelle collection d'aéronefs de l'*Air Mobility Command Museum*. À son arrivée sur la base du Delaware, il est accueilli par les traditionnelles gerbes d'eau propulsées par les canons des camions de pompiers puis amené dans les installations du musée. Ainsi se termine une carrière

de 36 années où l'appareil n'aura, finalement, effectué que 16.300 heures de vol, ce qui est très peu pour un avion de transport. Depuis, il fait le bonheur des visiteurs du musée qui ont ainsi le privilège de pouvoir monter à bord d'un avion qui a transporté de nombreuses personnalités illustres de la politique américaine.

*L'auteur tient à remercier très sincèrement messieurs Mike Lester et Larry Koewing de l'Air Mobility Command Museum pour leur aimable collaboration à la réalisation de cet article.*



**Merci de votre visite à bord du VC-9C (Pierre Gillard) !**