



par Claude HOUSSET (53 – Brunswick)

SOUVENIR, SOUVENIR

Dans la série des petites histoires aéronautiques vécues, Claude Housset relate les suites cocasses d'un accident aérien dont les acteurs se retrouvèrent concernés, à la suite des mutations (non disciplinaires !), par la rédaction des avis du rapport d'enquête aux différents niveaux de commandement, des directions et de l'état-major.

L'auteur, doublement acteur lui-même, laisse à ses camarades non cités de l'époque le soin de se reconnaître dans ce souvenir original.

Le 6 juillet 1962, j'étais alors commandant d'escadrille sur *Vautour N* à Reims; mon commandant d'escadron, le capitaine A m'interpelle : « Dîtes donc Housset, vous irez à Metz pour un briefing que le CATAC doit organiser en vue de la rencontre de Gaulle-Adenauer à Mourmelon. Le CATAC demande à la DA quelques *Vautour* pour étoffer le défilé ». Aussitôt dit, aussitôt fait : un aller-retour à Metz avec les consignes pour le défilé : deux *box* de *Vautour* rejoindront l'hippodrome de rassemblement des avions participants au-dessus de l'Argonne avant de survoler Mourmelon.

Compte tenu de la faible disponibilité et des missions extérieures, nous faisons appel aux *Vautour* de Creil pour le *box* n° 2. Mon commandant d'escadron me désigne alors leader des *Vautour* : « Housset, vous prendrez le *lead* des *Vautour* puisque vous avez assisté au briefing à Metz ». J'appréciai avec les marques extérieures de respect qui conviennent le syllogisme peu convaincant de mon chef!

Le 7 juillet 1962 au soir, 4 *Vautour* de Reims se mettent donc en place à Creil pour décoller le lendemain



matin en deux *box* de quatre avions : les « Mercure Argent » : (leader Housset – n° 2 W – n° 3 A, commandant d'escadron de Reims – n° 4 X) suivi des « Mercure Azur » (leader B, commandant d'escadron de Creil – n° 2 Y – n° 3 l'équipage Jambou-Perina – n° 4 Z).

Ce 8 juillet 1962, à 8h23, décollage de Creil des 8 *Vautour* et prise de cap sur Rethel, point tournant pour rejoindre l'hippodrome de rassemblement en coupant au préalable le terrain de Vouziers très facilement identifiable. Bien m'en pris de naviguer à vue car, sitôt après le décollage, la météo devint critique, plafond très bas avec visibilité de 2 km. J'étais bien content d'avoir Cauvin comme navigateur-radariste (précurseur des officiers – système d'armes) et d'être deux pour coller au trajet prévu avec la responsabilité de 8 avions. Passage sur le terrain de Vouziers et rassemblement dans l'hippodrome sur des *F-84F*;... les *Mystère IV*, sur lesquels nous devions nous rassembler, étaient passés au-dessus de la couche après décollage de Nancy et n'avaient jamais pu rejoindre le dispositif... (« pains » à la clé pour le baron leader!).

À 9h00, prise d'axe du dispositif en direction de Mourmelon avec accélération en légère descente pour un passage à Mourmelon prévu à 9h04.

À 9 heures et 30 secondes, Mercure Argent 2 me signale sur la fréquence, sans plus de détails, que... je n'aurai pas de parachute à l'atterrissage! Cette communication fut transmise dans un trafic radio très fourni entre le PGA, le leader du dispositif et les leaders des formations qui s'efforçaient toujours de rassembler. Le silence radio n'était pas de mise en effet!

À 9h03, Mercure Azur 3 (n° 3 du 2^e *box*) annonce une « explosion » à bord et qu'il quitte la formation, car son avion possède une très forte tendance à dérapier.

À 9h04, passage verticale Mourmelon avec une météo crasseuse qui ne nous permet pas de repérer le képi à 2 étoiles ni ce vieux Conrad...



Après le défilé, retour à Creil pour les *Vautour*.

De son côté, Mercure Azur leader, le capitaine B, rassemble sur son n° 3 en difficulté pour étudier « de visu » ses ennuis. De fait, en dérapage constant, le n° 3 ne pouvait contrôler son avion au-dessous de 280 kts. Effectivement, une détérioration majeure apparaît à l'avant gauche de l'appareil. La décision d'éjection est prise et exécutée à proximité de Creil. Les 2 membres d'équipage seront superficiellement blessés.

L'enquête de l'accident

Après l'atterrissage à Creil, je me suis retrouvé, nommé par le responsable opérationnel de la base de Creil, officier pilote enquêteur sur cet accident. En effet, j'étais très confirmé sur *Vautour* et je n'appartenais pas à l'unité de l'avion accidenté.

L'officier mécanicien enquêteur est désigné (c'était le responsable technique de l'escadron *Vautour* de Reims), et nous déterminons très rapidement que l'anneau de fixation du parachute frein de mon avion était précisément sorti de son logement et s'était arraché de la sangle du dit parachute ; celle-ci s'était progressivement étirée et avait tourbillonné en s'allongeant de plus en plus au fur et à mesure qu'augmentait la vitesse.

Mercure Argent 4, qui appartenait au *box* n° 1 (je crois que c'était Bertschy, de la 56 - Le Cong), s'en souvient certainement, car il vit passer au plus près les évolutions de l'anneau de fixation au bout de la sangle.

Cet anneau était donc venu percuter (d'où l'explosion !) l'avion n° 3 du *box* suivant pour s'y encastrier en provoquant la rupture, puis le blocage en position extrême, de la commande de direction.

Évidemment, parallèlement à l'établissement du rapport central d'enquête, la « Mécanique » émit un RTS¹ afin de faire vérifier la force d'extraction de l'anneau de fixation du parachute frein hors de son logement.

Le commandant d'escadron Y, Mercure Azur leader, était donc partie prenante dans cette enquête, puisqu'il était commandant d'unité et pilote ayant observé en vol la cause déterminante de l'accident. Son rapport faisait partie des pièces du dossier d'enquête.

Les suites de l'enquête

Une fois l'enquête terminée, j'avais estimé qu'il était anormal d'avoir été désigné pilote enquêteur, car c'était un « projectile de mon avion qui avait abattu l'avion de

1. Rapport technique spécial.

l'unité adverse » (et néanmoins amie) – c'était tout de même une victoire aérienne plein avant sans collimateur ! L'anomalie fut vite corrigée et un autre nom remplaça le mien sur le rapport de l'officier pilote enquêteur.

Le rapport d'enquête suivit alors la voie hiérarchique jusqu'au niveau escadre. Mais nous sommes alors en juillet, en pleine relève, et le commandant d'escadre, le commandant C, est en vacances à l'issue desquelles il devra rejoindre l'EMAA pour prendre la division « sécurité des vols ». Son remplaçant vient d'arriver. Quant au chef des opérations escadre en titre, il est déjà muté et c'est précisément le commandant d'escadron A qui fait fonction par intérim pour quelque temps. C'est donc lui qui va rédiger l'avis du commandant de formation en épousant en tous points les conclusions de l'enquête initiale.

Le rapport d'enquête parvient alors à la zone Nord (ZADN) où celui qui rédige l'avis est le capitaine B, nouvellement muté et ancien commandant d'escadron (Mercure Azur leader du défilé).

Le rapport d'enquête poursuit son cours et arrive au CAFDA où le rédacteur de l'avis du commandement est précisément le capitaine A, ancien commandant d'escadron de Reims (Mercure Argent 3 lors du défilé). Celui-ci, avec l'aide efficace de la direction technique, découvre dans les gros manuels de maintenance un nota faisant discrètement allusion à la force d'extraction mise en cause, d'où l'inutilité du RTS précité ; il met ainsi en défaut les précédents signataires des avis sur l'enquête d'accident (et « pains » à la clé pour l'officier mécanicien enquêteur qui était également le responsable technique de l'avion fauteur... Merci pour lui !).

Les avis des autorités techniques (DCMAA, ITAA, EMAA/BT) et celui de l'IGAA entérinent ensuite l'avis du CAFDA, sans en rajouter, et le rapport arrive finalement à l'EMAA/3^e bureau pour avis de clôture et mesures à prendre. Mais le patron de la division « sécurité des vols » au sein de ce 3^e bureau est le commandant C, ancien commandant d'escadre, qui vient d'accueillir parmi ses officiers rédacteurs un jeune capitaine nommé Housset, ancien commandant d'escadrille (Mercure Argent leader), pour faire son temps d'état-major (à l'époque).

Eh bien, je me souviens tout particulièrement du jour où le chef de division, le dit commandant C, vint me voir, le dossier d'enquête à la main en me disant : « Dites-moi Housset : expliquez-moi ce merdier ! »... J'ai expliqué !

L'histoire est amusante ne trouvez-vous pas ? Et encore je n'ai rien dit des relations existant entre certains participants. Cela rajouterait du sel, croyez-moi ! Mais là aussi il y a oublié et prescription. □