

Jean de Saxce nous raconte son éjection consécutive à une collision en vol lors d'une mission d'interception à haute altitude sur le Mirage IIIE numéro 443 (photo)



Chapitre 1 :

Alors, pour corriger quelques rumeurs ou informations erronées, voici donc la vraie histoire « vécue » du IIIIE N°443 de l'Escadron de chasse 1/13 Artois, basé à Colmar-Meyenheim (BA 132) où je commandais l'escadrille des « Chimères » depuis 2 ans... Accrochez vos ceintures... On décolle.

Le 20 Mars 1984 à 20h27, à une altitude de 27500' (FL275), au Cap 090, je suis entré en collision avec un Jaguar A (A69) du 3/7 Languedoc de Saint-Dizier piloté par le Lieutenant Rémi PERNOD. L'Armée de l'Air était en exercice majeur (Airex 84). Rémi était plastron en Com B, contrôlé par Vittel (Menthol). Il rentrait d'un Haut-Bas-Haut dans la région de Bordeaux pour revenir se poser à Saint-Dizier. J'avais décollé sur alerte comme pour une mission de PO, mais avec un équipier : le Lieutenant VIARD. Pour cette mission d'interception, notre PL était en COM A sous contrôle de Drachenbronn (Riesling). Nous avons terminé l'inter à proximité d'une voie aérienne, au cap 090, derrière le Jaguar de Rémi à 1000'/1000mètres, comme d'habitude pour une interception de nuit. La nuit est claire, avec une couche nuageuse vers 15000'. Au Cap 090, vers 20h20 environ, l'horizon sans lune, cette nuit-là, est noir et sombre. Mais, grâce aux feux de positions du Jaguar (Rouge et Vert) et surtout au « rotating » (feu tournant) rouge juste derrière le cockpit, sur le fuselage, on voit très bien le Jaguar de Rémi. A cette distance, de nuit, le radar ne servant plus à grand-chose, on pilote à vue et on contrôle la distance avec le distance-mètre du viseur. A ce moment précis, en fin d'interception donc, notre contrôleur nous donne l'ordre d'effectuer un tir fictif de destruction. Mais il nous interdit de dégager en raison de la présence de deux liners, le premier un peu plus haut sur la droite, l'autre presque au même niveau sur la gauche. Nous sommes équipés de Missile Magic IR. Pour effectuer un tir de destruction fictif avec ce type Missile au FL275, il faut se rapprocher à 500m minimum. Donc, comme on voyait très bien le Jaguar à Rémi avec son rotating, en surveillant les deux liners du coin de l'œil, je décide de me rapprocher un petit peu pour passer de 1000m à 500m et effectuer ce tir fictif, alors j'avance doucement la manette des gaz...

Quelques secondes après avoir décidé d'avancer la manette des gaz, le rotating du Jaguar s'éteint... Plus de jaguar d'un coup ! Plouf... Plus rien... Blackout total... Le noir ! Les feux de position du Jaguar ne se voient pas bien de derrière. Vite fait, je jette un œil sur le radar, mais comme je l'ai dit, à cette distance, ce n'est pas très utile. En revanche, je vois le distance-mètre qui déroule assez vite en diminuant, passant en dessous des 600, 400, 200m, etc. ! N'ayant pas le droit de dégager à cause des liners, je jette un œil sur l'altimètre pour vérifier mon altitude et rester à 1000' sous le Target (FL265 donc). Au moment où je relève les yeux pour regarder dehors, je vois le Jaguar juste devant moi même altitude, à 5m environ, difficile de donner une distance, ça va trop vite, tout cela se passe en moins de 10 secondes depuis l'extinction du rotating ! Je n'ai pas le temps de réagir et le percute en plein par le dessus (ce qui sauve ma vie, je vous expliquerai plus loin pourquoi). Avec un petit décalage à droite en azimut (ce qui sauve la vie de Rémi), je lui arrache la dérive avec mon aile gauche. Les secours ont retrouvé par terre mon bidon pointu de 500L planté dans la dérive du Jaguar à Rémi !

Il me faut, à ce moment de la rédaction, faire un long paragraphe spécial expliquant le pourquoi du comment de cette collision. Grâce aux enregistrements vidéo et radio de Vittel et Drach, toutes les trajectoires et les communications ont été débriefées de « A à Z » par la commission d'enquête. Un accident aérien répond presque toujours à la Loi de l'emmerdement maximum, surtout dans un temps très restreint comme ce fut le cas (La Loi de Edward A. MURPHY, ingénieur aérospatial américain qui en énonça le premier le principe, est un adage qui s'énonce de la manière suivante : « Tout ce qui est susceptible de mal tourner tournera nécessairement mal »!

Chapitre 2 :

Donc... EXACTEMENT au même moment où je reçois l'ordre d'effectuer un tir de destruction et que je décide d'avancer un chouïa pour ce faire, c'est à dire au moment où je suis à 1000m en rapprochement, Rémi demande à « Menthol » l'autorisation de descendre au FL200, niveau de transition pour un transfert avec l'Approche de Saint-Dizier en vue de l'atterrissage et retour au bercail « Languedocien » du 3/7. Après avoir reçu l'autorisation de Vittel, Rémi réduit les gaz, sort les aérofreins, et coupe son « rotating ». Tout en même temps. Vous sentez venir la Loi de Murphy n'est-ce pas ? En effet, notre contrôleur de Drach ne sait pas ce que fait Rémi parce qu'ils sont en panne de Loop avec Vittel. Pas de communication en temps réel entre les deux contrôleurs. Donc, comme il ne le sait pas, il ne me le dit pas... Ben voyons ! Et, comme (loi de Murphy toujours) nous n'avons pas de fréquence commune avec Rémi (Lilas 2, poste rouge), je ne peux pas non plus lui demander en temps réel pourquoi il a éteint son rotating, voire lui demander de le rallumer ! D'ailleurs, je ne me souviens plus du tout pourquoi nous n'étions pas sur cette fréquence commune avec Rémi. Rémi et Jean-Marc, si vous vous souvenez de ce détail important qui aurait pu éviter cet accident...je veux bien...

Bref, Rémi pensant que j'avais dégagé depuis quelques temps ignorait que j'étais encore derrière lui... TOUT PRES... Son contrôleur ne l'ayant pas prévenu... Il a appliqué la procédure normale, réduit les gaz, sorti les AF, commencé à descendre au FL200, et coupé ce « Put...de rotating de m... » alors que moi j'étais en rapprochement rapide juste derrière... A moins de 1000m... ET PAF... Patatras !

Pour info, Rémi a éteint son « rotating » parce que sur Jaguar dans la couche, en percée, en IMC, cette lumière au-dessus de la tête derrière le cockpit dans le dos est gênante. Elle provoque une espèce de halo, des reflets dans la cabine à travers le cockpit, qui sont un peu « chiants sur les bords » en IMC. J'ai pu le vérifier quand je me suis retrouvé sur Jaguar au 1/11 en 1986, deux ans et demi plus tard !

Pour la petite histoire à propos de PAF Patatras (!!), cet accident m'a valu de ne pas y être muté à la PAF ! L'OMO (Ordre de Mouvement Officiers) était sorti la semaine précédente et j'avais été désigné pour être le nouveau N°2 de la Patrouille de France à Salon de Provence et donc futur Leader. Sur le

coup, j'étais un peu mûr, parce que je ne me sentais pas du tout responsable de cet accident. J'avais surtout conscience d'avoir une chance inouïe d'être encore en vie ! Ce qui a été désagréable, c'est que j'ai appris peu de temps après que les grands chefs de la « FATatrAC » de l'époque m'avaient soupçonné d'avoir fait des conneries, des indisciplines graves, alors que j'étais encore au bout des bretelles, et que la commission d'enquête n'était même pas encore commencée. Ils pensaient que j'avais fait du combat... De nuit... Avec un équipier en FMO... ! Ils pensaient qu'on s'était enroulés avec Rémi... A 3, de nuit. Mon Dieu, quelles bande de nazes... (Pour être poli) ! Penser que j'étais capable d'une attitude aussi suicidaire après 10 ans d'affilée sur Mirage IIIE (2 ans à Luxeuil au 2/4 La Fayette + 8 ans à Colmar 1/13 Artois), plus de 2200 heures sur la bête sans même avoir jamais touché les plombs une seule fois à l'attéro, avec une mutation à la PAF qui semblait vouloir dire que je n'étais pas un trop mauvais bougre irresponsable ou inconscient comme ils me soupçonnaient de l'avoir été pendant 10 secondes... ! C'était du grand n'importe quoi ! Et sur le coup, ça fait un peu (beaucoup) râler ! J'ai même eu à l'escadron pendant une semaine, une sorte d'enquête de commandement pour venir vérifier si j'étais toujours capable de faire les ordres correctement. C'est le colonel PIETTRE qui avait été chargé de cette commission ! Si certains d'entre vous s'en souviennent. En fait, j'ai compris plus tard, le pourquoi du comment de cette réaction. L'Armée de l'Air avait perdu cette nuit-là, 3 avions et Un pilote. En effet, mon copain de promo, RAMADE, Cdt d'Escadrille au 3/12 Cornouaille de Cambrai, s'est tué cette même nuit sur Mirage F1 en finale sur l'ILS de Cambrai vers les 2 heures du matin. Il semble que, très fatigué, il se soit endormi en retour de mission de Solenzara. C'est à dire qu'il a fallu que le CEMAA (Général CAPILLON... Je crois ?) aille expliquer à 8h du matin... Au Ministre de la défense comment il était possible de perdre... En temps de paix... 3 avions de chasse et un pilote... En une seule nuit d'un simple exercice d'entraînement, même de grande ampleur. Il fallait donc qu'il y eût des responsables. Et ils les ont trouvés ! J'ai eu 20% des torts (20 pions négatifs) et les deux contrôleurs 80% des torts (40% chacun). Je crois que les deux contrôleurs ont morflé méchant professionnellement. Il leur a été reproché d'avoir continué une mission d'interception alors que les conditions de sécurité (temps de paix) n'étaient pas réunies : Inter hors zone réservée (les zones Charlie 1,2, etc.), panne de Loop entre les deux centres de contrôle, pas de fréquence commune (Lilas 2) entre l'intercepteur et le Target, deux Liners à proximité, et plusieurs autres erreurs dont je ne me souviens plus... La fameuse Loi de Murphy. Mais, bon, 20 pions négatifs vivant, c'était toujours mieux qu'une médaille à « titre de costume » ! Et puis, j'ai compris aussi plus tard que l'Armée de l'air ne pouvait pas muter à la PAF, c'est à dire sous les feux de la rampe médiatique, un pilote ayant un antécédent comme celui-là. Bref, comme c'est mon meilleur ami et copain de promo Pascal (NDLR : Pascal FÉRAUD) qui a été désigné leader de la PAF à ma place, la pilule fut moins dure à avaler. Et moi, j'ai pris la place de notre regretté RAMADE qui était prévu pour le poste de brigadier à l'Ecole Militaire de l'Air (EMA). Le jeu de la chaise tournante de la vie réelle !

Chapitre 3 :

Donc, revenons à nos moutons... Je cartonne Rémi par derrière...! La première impression, juste après l'abordage, est un sentiment de stupeur, un peu comme un coup de poing dans l'estomac. Le 3E est en vrille par la droite et, dans la cabine, c'est le sapin de Noël (lampes feux, tableau de panne, alarme son dans les oreilles, etc.). Je suis tellement estomaqué que je ne pense pas immédiatement à l'éjection. Lorsque j'entends Jean-Marc, mon équipier qui a vu le carton, me dire à la radio : « *Leader, Ejection, Ejection !!* », je réponds : « *Je ne peux pas !* ».

Là, il me faut faire un aparté rapide sur la mémoire humaine. Pendant toute la descente en parachute et les jours suivants, je suis absolument persuadé que j'ai dit à la radio : « *Je m'éjecte* » ! Et bien, ce n'est qu'après avoir écouté les bandes que les enquêteurs se sont rendu compte que c'est Jean-Marc qui parle d'éjection et moi, effectivement, je dis quelque chose pour lui répondre... Mais ce que je dis c'est « *je ne peux pas !* ». On l'entend très clairement. Bizarre comme la mémoire est

trompeuse... Et sélective ! Les neurones enregistrent ce qu'ils veulent bien enregistrer et éliminent le reste ! Comme si, sur ce disque dur cérébral, on enregistre le positif et on élimine le négatif !

Et je dis que je ne peux pas parce que c'est la vérité, cela m'est difficile. D'abord, je ne veux pas tirer la poignée basse parce que, en vrille par la droite, la force centrifuge me plaque contre le côté gauche de la cabine, me donnant une très mauvaise position (tordue à gauche) pour l'éjection. Mon avant-bras gauche et un peu l'épaule sont sous l'arceau de la verrière. Je sais que si je m'éjecte comme ça, j'y laisse la colonne vertébrale et le bras gauche. A cause de cette force centrifuge, j'ai du mal à monter la main droite vers la poignée haute. Alors, avec ma main gauche, j'attrape mon coude droit que je tire vers le haut en montant la main droite pour accrocher cette poignée haute que je commence d'une seule main, puis la main gauche rejoint la droite et je parviens à tirer des deux mains, ce qui me redonne une bonne position sur le siège. La première surprise est le souvenir du bruit (à cause du vent relatif) quand la verrière est éjectée par les « impulseurs pyrotechniques », un bruit d'une violence étonnante après le silence feutré de la cabine pressurisée. La deuxième surprise est le temps que met le siège à partir après l'éjection de la verrière : 1,75 seconde qui sont une éternité. Parce que si le siège ne part pas, la procédure de sortie manuelle de la cabine n'est pas vachement évidente (main gauche, main droite, main gauche...). Bref, enfin... Le siège part ! Boum ! L'éjection se passe bien et, bizarrement, je n'ai aucun souvenir des 19 G dans les fesses (accélération en 3 fois, boum, boum, boum). Peut-être est-ce dû au gabarit de l'intéressé. Je n'ai aucun souvenir non plus de la température froide à cette altitude, peut-être -30°C en mars. Il est donc 20 h 28, il fait nuit noire, je suis à environ 20000' (Z supposée après 1 ou 2 tours de vrille à partir du FL265) et mon siège tourne dans tous les sens en attendant que le parachute stabilisateur s'ouvre. Ensuite, la descente assis sur le siège jusqu'à 11 000' (altitude de séparation siège pilote et ouverture automatique du parachute) est très longue. Le vent relatif est très bruyant et la position sur le siège, un petit peu penché vers l'avant, est désagréable. Pour vous donner une idée de cette position, prenez une chaise par le haut du dossier et soulevez-la. Vous verrez que la chaise prend une position naturelle penchée vers l'avant. Et bien, c'est exactement cette position que le parachute stabilisateur, accroché au sommet du siège, vous donne. Elle est désagréable parce que seule la boucle ventrale vous retient et vous espérez à ce moment que vous vous êtes correctement brûlé au départ avec le mécano pistard dans l'urgence du décollage sur alerte ! Au moment où les doigts commencent à chatouiller pour effectuer une séparation manuelle, la séparation automatique fonctionne et je me retrouve d'un coup au bout des bretelles. Et, là, le plus impressionnant c'est le silence. Cela dit, à partir de cet instant, on se retrouve dans une position connue, celle du parachutiste. Les réflexes reviennent, les souvenirs des 7 sauts du brevet para sont extrêmement utiles. Petit tour d'horizon visuel, au-dessus la coupole, pas de torsades, en dessous... Je suis des yeux une boule de feu ! Des questions me taraudent comme celle-ci : quid du pilote de l'autre avion ? La descente de 11000' jusqu'au sol va me laisser le temps d'admirer le paysage : 7 à 8 minutes, c'est long, très long. Je vois que je vais tomber dans une zone sombre qui ressemble à un petit bois entouré de champs.

Chapitre 4 :

J'ai le temps de repérer des lumières au sud de ce bois et, pour retrouver ces habitations une fois au sol, je positionne ces lumières par rapport à la grande ourse que j'ai la chance de repérer pendant la descente devant moi, juste dans mon champ de vision. Là aussi, les souvenirs de 2 stages de survie à Mont de Marsan sont très utiles. Je ressens une douleur au genou gauche. Ce genou gauche (à cause de mes longues jambes), pendant l'éjection, est venu cogner contre la petite palette d'éjection manuelle de la verrière qui s'était désolidarisée de son encoche. Je largue le paquetage comme prévu. Le dinghy pendouille, accroché à la ceinture SATER à quelques mètres sous les jambes et son balancement provoque un balancement inverse du parachutiste qui pense à l'arrivée au sol. Mon genou m'inquiète un peu pour le « Touch and Go » à pied, mais je n'y peux rien. Le sol monte

rapidement, ma trajectoire m'emmène sur un petit bois repéré plus haut. Je baisse la visière, serre le masque, serre les jambes et... Serre les dents. Mes pieds touchent des branches et je suis brutalement arrêté dans ma chute par la taille. Il fait noir, je ne vois rien. Les suspentes du parachute pendent. Bizarrement, parce que normalement elles devraient être coincées dans les branches. Je réalise que je suis suspendu par la SATER, sur le dos, la tête en bas, les jambes dans les branches. Ne voyant rien à cause de la nuit, ne sachant pas à quelle hauteur du sol je me trouvais et étant un peu méfiant, j'agrippe le tronc d'arbre de la main gauche et me retrouve, la tête en bas, bras et jambes entourant le tronc d'arbre qui heureusement n'était pas trop volumineux. Toujours retenu par la sangle SATER, je la dégrafe et déboule en glissant le long du tronc d'arbre sans rencontrer une seule branche. La descente me paraît longue, le contact de la tête (merci le casque) avec le sol et le roulé boulé sont un peu rudes. Et je reste un moment sur le dos en pensant à mon paquetage de survie accroché en haut de l'arbre !... Je suis un peu inquiet parce que j'ai très mal au dos, mal au genou gauche, mais il faut se remuer pour revenir vers la civilisation... Et trouver un téléphone d'urgence. Je me mets donc en route en boitant grâce aux repères reconnus pendant la descente. Après trois quarts d'heure de « crapahut », je tombe sur une ferme avec des chiens, un fermier, une fermière et un téléphone. J'apprends que je suis près du village de Villemoyenne dans l'Aube, à 15 km au nord de Troyes. Le fermier qui m'a tout d'abord pris pour un martien avec mon casque sous le bras et l'anti-g sur l'épaule, qui avait entendu l'explosion de la chute des avions dans son champ, me propose un remontant de son cru ! Le remontant sentait bon et devait faire dans les 40/45°... Mais, je l'ai remercié en lui disant que la prise de sang de la commission d'enquête n'aimerait peut-être pas cette odeur ! Là encore, merci les stages de survie et les conseils des instructeurs dans les Pyrénées... Des MacGyver extraordinaires !

J'ai donc téléphoné à l'OPO à Colmar où officiait mon pote Yvan (NDLR : Yvan GRÉMILLET), Commandant d'escadrilles des « Hirondelles » au 1/13. C'est le « marqueur » qui prend la communication. Et j'entends Yvan répondre au marqueur qui lui disait que c'était moi au téléphone : « *Oui, Oui, une seconde, Standby !* ». Merde ! Je suis éberlué, comment ça standby... ? Il est gonflé. Qu'est-ce qui peut y avoir de plus important que de me répondre au téléphone pour apprendre que je ne suis pas mort !!! Ensuite, il prend la communication et me dit sur un ton badin : « *Alors, salut Jeannot, qu'est-ce que tu nous fais ? Tu rentres à pied ????* ». Bordel, Yvan... Tu déconnes ou quoi, je viens de percuter un Jaguar et je me suis éjecté ! « *Oui, Oui, on le sait... Bon, tu rentres quand, y'a du boulot ici ?* ». En fait, Yvan m'a expliqué sa réaction quelques jours plus tard devant une bière au bar du 1/13. « *On croyait tous que tu étais mort. VIARD t'a entendu répondre « je ne peux pas » quand il t'a dit de t'éjecter... Et, tu as téléphoné plus d'une heure après l'éjection. Donc, quand le marqueur m'a passé le téléphone en me disant que c'était toi, je me suis dégonflé comme une baudruche et j'ai mis une minute à me reprendre mon souffle... !!!* ». Sacré Yvan !

Chapitre 5 et Fin :

Après ce coup de téléphone, j'ai trouvé que les gendarmes et les pompiers que je n'avais pas appelés sont arrivés très vite ! Sans doute est-ce le fermier qui les avait appelés d'ailleurs. Ils étaient suivis par des journalistes qui ont voulu m'interviewer : « *A quelle vitesse vous rouliez quand vous avez percuté l'autre avion ????* ». J'ai été conduit en ambulance jusqu'à l'hôpital de Troyes où les urgentistes se sont occupés de moi et m'ont fait quelques analyses et radios. Mais, à part quelques contusions et griffures dues à la chute à travers les branches, le genou qui avait pris un coup et un énorme mal de dos de type lumbago, tout allait bien ! Au détour d'un couloir, je vois au bout de celui-ci un mec en combinaison de vol... C'était la première fois de ma vie que je rencontrais le Lt Rémi PERNOD : « *Salut, tu vas bien ? C'était toi dans le Jaguar ?* »... « *Ben Oui... Tout va bien... Je me suis éjecté aussi et je suis tombé à côté d'une ligne à haute tension !* ».

Nous avons été reconduits jusqu'à la Base de Saint-Dizier où nous avons été installés à l'infirmerie... Il était assez tard. J'ai été réveillé en sursaut vers 7h du matin par le patron de la commission

d'enquête, un certain Lieutenant-colonel RICARD qui, d'un air agressif, posant un petit magnétophone sur la table de nuit à côté du lit, me dit : « *Bon, de SAXCÉ, levez-vous maintenant, et racontez-moi exactement tout ce que vous avez fait sans rien omettre !!* ». Je crois que ce LCL ne s'est pas rendu compte à quel point il avait failli sortir de la chambre en vol plané (j'ai oublié de vous dire que je suis ceinture noire de judo !).

Le lendemain, retour à Colmar au 1/13, j'ai été accueilli en héros par tout l'escadron sur le tarmac de la PO, c'est « Fonfon » (Commandant FONDANÈCHE) qui était venu me chercher en Fouga à Saint-Dizier. Un accueil dont je me souviendrais toute ma vie... Et surtout la soirée au bar de l'escadron (soirée liquide et très chère...!!). Les experts de la commission d'enquête m'ont raconté plus tard avoir retrouvé l'arbre dans lequel j'étais tombé. Pour récupérer le dinghy, il leur a fallu abattre l'arbre et, après quelques mesures, ont estimé que j'étais suspendu à plat dos à 12m du sol, retenu seulement par la ceinture SATER ! Je n'étais plus retenu aussi dans l'arbre que par un petit bout de dinghy en train de se déchirer. Avec un peu plus de "malchance" (Loi de Murphy) je faisais une chute de 12m sur le dos.

Cette collision en vol sans aucune victime était la première dans l'histoire de l'Armée de l'air. En effet, quand deux avions de chasse se percutent, si la collision est cabine contre cabine, il y a 2 morts. Ce fut le cas, en Juillet 1980, pour le frère de Jo (NDLR : Jacques PÉLISSIER) et Philippe DAUBÉ. Si un des deux avions percute l'autre par-dessus (c'est à dire vient écraser le cockpit avec le ventre) celui qui se trouve dessous est tué, l'autre peut s'éjecter. C'est arrivé à Dhahran en Arabie Saoudite avec 2 Mirage 2000 en finale ILS l'un derrière l'autre. Si celui qui percute par derrière, percute au niveau de la cabine, il est tué sur le coup, l'autre pouvant s'éjecter avec de la chance. Moi, j'ai percuté Rémi par-dessus avec un petit décalage en angle juste ce qu'il fallait, j'ai simplement arraché sa dérive avec mon aile gauche, je n'ai pas touché sa cabine et ma cabine n'a pas été touchée... Merci Qui... ?

En résumé... On dit que dans la vie il n'y a pas de hasard... Qu'il n'y a que des rencontres... Le pilote du Jaguar était le Lt Rémi PERNOD, le patron de la commission d'enquête fut le Lcl RICARD... Et le neurochirurgien, chef du Val-de-Grâce, qui m'a opéré 3 fois d'une hernie discale suite à cette éjection fut le Dr PERNOT... Tu parles d'un Pastis !!! Merci d'avoir eu la patience de me lire jusqu'au bout. Et à la Chasse B.....!!!