

La tragédie d'Albacete

Le 26 janvier 2015, en Espagne, l'armée de l'air a été durement touchée par un terrible accident dans lequel elle perd neuf des siens.

Plusieurs autres sont blessés, certains très grièvement. Ces aviateurs sont morts ou ont été blessés dans l'exercice de leur mission. Ils s'entraînaient pour « Faire Face » aux opérations les plus exigeantes que l'armée de l'air mène partout où elle est engagée en première ligne.

Fruit d'une coopération internationale unique en son genre, le Tactical Leadership Program (TLP) forme les pilotes de chasse

de pays de l'OTAN aux fonctions de chef de mission. Le TLP est une organisation constituée de dix pays liés par un accord-cadre. Ainsi, l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, les États-Unis, la Grèce et la France se retrouvent régulièrement depuis 2009 sur la base aérienne d'Albacete en Espagne.

Durant les quatre semaines de stage, les pilotes sont évalués alternativement sur leur aptitude à devenir Mission Commander³ (MC) à travers une quinzaine de missions dont la difficulté va crescendo. Les objectifs sont variés, de la coordination en vol basse altitude au ciblage dynamique, la

mission CSAR et bien d'autres. Grâce à ce label reconnu au sein de l'OTAN qui fait d'eux de véritables « chefs d'orchestre », ils pourront diriger des missions complexes, notamment de type COMAO, sur tous les théâtres d'opérations.

Après l'arrivée par vagues successives des 126 participants, des 8 aéronaves et des matériels divers de chaque détachement, le premier stage TLP de l'année 2015 débute officiellement pour l'équipe FRANCE le lundi 19 janvier. De nombreuses bases sont concernées, Nancy (2 M2000D), St Dizier (2 RAFALE des FAS), Luxeuil (2 M2000-5), Cazaux (2 Alphajet) et du personnel de Marsan, Evreux, Tours, Châteaudun et





Bordeaux. Après une première partie essentiellement théorique de deux jours, les vols débutent le mercredi 21 janvier. L'hiver n'est pas aussi doux que la destination ibérique pouvait laisser présager : les journées sont fraîches et les nuits le sont plus encore.

Dès le lendemain, les Espagnols doivent saler la piste. Considérant les risques liés au salage, les Grecs décident, par sécurité, de ne pas engager les F16 dans la mission du jour. Le vendredi, la journée est plus clémente et tous peuvent prendre part au scénario du jour.

Le drame éclate le lundi 26 janvier à 15h15.

Alors que les 2 Mirage 2000 de Luxeuil ont décollé pour la première mission complexe de cette semaine, s'aligne sur la piste la patrouille des deux F16 grecs. Non loin de là, les équipages et les mécaniciens français s'affairent sur la ligne autour des 5 avions qui vont décoller bientôt. En effet, un

Rafale est en maintenance dans le hangar après une panne survenue au vol précédent, vendredi.

Le pilote du F16 biplace grec, chevronné, lâche les freins et juste après le décollage, l'avion part en virage franc vers la droite. Le réacteur pousse bien. Les deux pilotes à bord ne comprennent pas ce qui se passe et malgré une action énergique sur le mini-manche ils ne peuvent redresser la trajectoire. Devant l'inéluctable, ils s'éjectent. Trop tard. Ils mourront à l'impact sur le sol.

Le tout a duré 7 secondes !

Après une trajectoire de 90 degrés sur la droite, le F16 va s'écraser quelques dizaines de mètres devant la ligne des avions français. Et c'est le cauchemar : l'explosion, la carcasse du F16 qui s'encastre dans un M2000D et qui poursuit sa course dans un Alphajet, le feu, les pièces métalliques qui volent, les obus d'exercices qui jonchent le sol, les sièges éjectables qui

se déclenchent sous l'effet de la chaleur. Huit français vont décéder sur le coup. Huit blessés, brûlés, vont être secourus, écartés de la zone dangereuse, dirigés vers l'arrière et transportés le plus vite possible à l'hôpital civil d'Albacete. L'un d'entre eux succombera à ces blessures le lendemain.

L'enquête multinationale, dirigée par les Grecs, définira la cause de cette embardée : un déroulement involontaire du trim de direction qui, dès le déjaugeage du train principal, forcera la gouverne de direction à droite et conduira le F16 à cette manœuvre incontrôlable sur la droite en descente.

Le général Mercier, CEMAA, écrit : « L'accident du 26 janvier a frappé le détachement TLP français d'Albacete avec une violence inouïe. Il a fallu affronter la réalité, au cœur du chaos, sur le tarmac espagnol ou en France au sein des familles. Il a fallu agir, pour nos morts, pour nos blessés, et pour leurs proches. Il a fallu comprendre. La fin de l'enquête technique a permis d'expliquer



l'enchaînement des événements qui ont conduit à cette catastrophe.

Pourtant, il ne faut pas s'arrêter à cette explication linéaire, brute, brutale, et finalement parcellaire. L'accident d'Albacete ne peut se résumer à la seule seconde du crash, fût-elle accompagnée de son train de causes et de conséquences funestes.

C'est une histoire qui a plusieurs commencements et plusieurs fins. Ce sont, malgré la modestie et la pudeur de leurs auteurs, des actes individuels héroïques et des

élans collectifs insoupçonnés, des blessures physiques et psychiques à surmonter ensemble, un deuil ô combien privé autant que national. Albacete, c'est tout cela. »

De belles cérémonies d'hommage vont suivre : Albacete, Nancy, Lille, N'djamena, le passage du cortège funèbre sur le pont Alexandre III et la cérémonie d'hommage de la Nation aux Invalides.

Le Président égrène les noms des neuf soldats, avant de revenir sur le parcours de chacun. « Tous avaient une passion : servir la France »,

souligne-t-il. « Ils étaient notre fierté ». Il évoque également les cinq aviateurs gravement blessés dans l'accident, « marqués à vie ». François Hollande conclut enfin par la remise de la Légion d'honneur, à titre posthume, à chacune des victimes.

Au-delà de l'hommage à nos morts, des récompenses ont été décernées aux aviateurs qui ont eu un comportement remarquable dans l'action immédiate pour sortir les blessés des flammes et leur porter secours, les sauvant ainsi d'une mort certaine. Parmi eux, citons le SGT Swarz, mécanicien américain sur F15, qui après une course de 100 mètres a retiré 3 mécaniciens français des flammes. Le ministre de la défense l'a élevé au rang de chevalier de la Légion d'Honneur et le CEMAA l'a longuement et chaleureusement remercié.

Plus d'une vingtaine de personnes, pilotes, mécaniciens, français, américains, espagnols, se sont vus ainsi attribuer des récompenses nationales.

GCA (CPN) Patrick Charaix





Stèle dévoilée par les anciens du Bretagne et l'ANFAS.

Au cours d'une émouvante cérémonie rassemblant des membres des familles des victimes, des membres du Bretagne, des membres et conjoints de l'ANFAS, de nombreux représentants d'associations patriotiques et des élus locaux, 69 ans après l'accident, un hommage a ainsi été rendu à l'ensemble des douze victimes de l'accident, équipage et passagers. Parmi les passagers se trouvait le commandant Jean Mahé, compagnon de la Libération, commandant de l'unité depuis juillet 1945, époque où le groupe portait encore le titre de Groupe de bombardement Bretagne, avant de devenir, peu de temps après, le Groupe de transport 1/20 Bretagne. Figuraient également, parmi les victimes, le capitaine Loïc Le Saulnier (35-Guynemer) ainsi que le capitaine Robert Milbeau (36-Astier de Villatte).

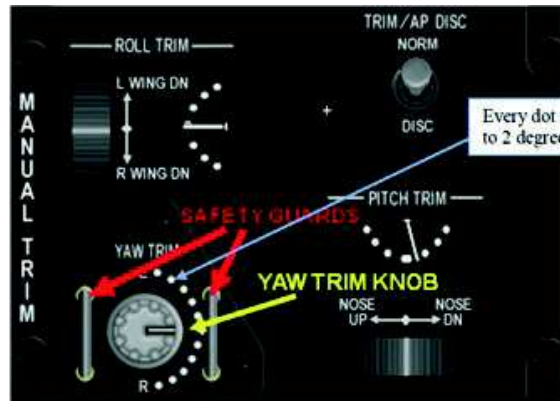
Accident d'Albacete: le rapport d'enquête est sorti

Le rapport officiel sur l'accident survenu le 26 janvier sur la base aérienne d'Albacete en Espagne a été rendu public à la fin du mois de juillet. Sept secondes après son décollage, un F-16D grec biplace qui participait à l'exercice interallié TLP (Tactical Leadership Programme)

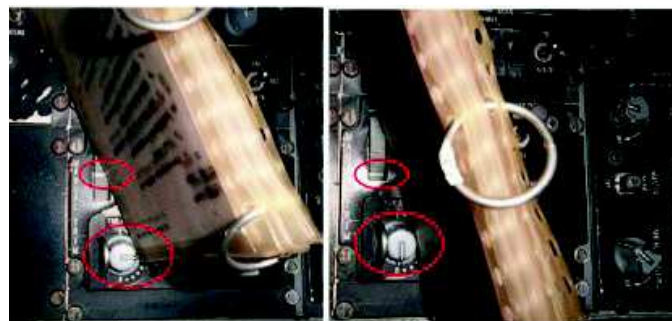
s'écrasait sur un parking où stationnaient plusieurs appareils français, italiens et américains avec leurs équipages et mécaniciens.

Cet accident, qui a fortement touché l'Armée de l'air, a entraîné le décès de neuf aviateurs (dont deux piégards), de très graves blessures à sept autres et des blessures plus légères à quatorze autres. On déplore également la destruction d'un Mirage 2000D et d'un AlphaJet, de graves dommages sur un autre Mirage 2000D et un AlphaJet (hors service), avec des dommages plus légers sur un Rafale. Outre les pertes françaises, on déplorait la mort des deux pilotes du F-16D, de graves blessures pour douze Italiens, deux AMX italiens touchés (dont un détruit) et un F-15E américain endommagé.

Selon le rapport d'enquête international, la cause principale de l'accident est un décollage avec le compensateur de lacet braqué à fond « par inadvertance » vers la droite (12°). De ce fait, le pilote n'a pu remettre en ligne de vol son F-16 parti en brusque dérapage avec un fort roulis induit vers la droite dès le décollage. « Le comportement du pilote fut celui que l'on pouvait attendre de la part d'un



Panneau de commande des compensateurs du F-16.



Probable explication du braquage "par inadvertance" des compensateurs par une check-list qui entraîne la rotation des deux molettes des compensateurs.

pilote moyen, en tenant compte de la faible altitude, de la masse élevée, du taux de roulis important et du temps de réaction très limité », notent les enquêteurs qui estiment en outre que la raison la plus probable de ce braquage intempestif est « le déplacement d'un objet entre le bouton de commande du trim et son arceau de sécurité ».

Comme le veut la procédure, l'équipage a bien effectué la check-list « avant décollage » au cours de laquelle les commandes des compensateurs situées à l'arrière de la console gauche du F-16 (mais hors du champ visuel du pilote) et protégées par des arceaux de sécurité, sont vérifiées. Une minute après la fin de cette vérification, alors que l'avion attend avant le roulage vers le point de manœuvre (il s'écoule 20 minutes entre cette vérification et le décollage), l'enregistreur de vol note une légère rotation du compensateur de roulis et une

très forte rotation (maximum vers la droite) du compensateur de lacet. Il est probable que cette double rotation a été causée par le mouvement d'une carte ou d'une des check-lists (le pilote était en possession de trois carnets de procédures pour cet exercice) posée sur cette console (voir photos).

Le Neu-Neu au musée de l'Air

Depuis le 5 juin dernier, le musée de l'Air et de l'Espace propose une nouvelle exposition permanente dédiée au régiment de chasse Normandie-Niemen qui combattit en Russie soviétique pendant la Seconde Guerre mondiale. Installée sur 300 m² dans un nouvel espace situé sur le tarmac de l'aéroport, elle présente une collection unique d'objets appartenant à d'anciens pilotes et mécanos qui illustre leurs combats et leurs conditions de vie rigoureuse sur le front russe. On y trouve ▶