



“J’ai visuel sur vous... Pour votre info, vous n’avez plus de dérive...!”

Daniel Bastien (71 – Blanckaert)

Le 10 janvier 1964, un B-52H de l’USAF perdait sa dérive au-dessus des Montagnes Rocheuses. Cinq heures plus tard, le pilote posait son avion sans encombre...

Le B-52, à l’origine, avait été conçu pour des raids nucléaires à haute altitude sur des objectifs vitaux du bloc soviétique, mais face au développement de la défense anti-aérienne adverse, les Américains ont été amenés à revoir les profils de vol de cet avion. C’est ainsi que, afin de le soustraire aux radars et missiles soviétiques de plus en plus performants, la décision a été prise de l’utiliser pour des vols de pénétration à basse altitude. Comme chacun le sait, de tels vols sont sources de contraintes importantes sur la structure. Comme cet avion n’avait pas été conçu pour des vols de ce type, l’USAF a demandé à Boeing de réaliser une campagne d’essais intensive pour procéder à des mesures de contraintes en vue de renforcer la structure.

C’est lors de l’un des vols de cette campagne d’essais avec le B-52H n° 061-023, prêté par l’USAF à Boeing, que le pilote d’essai, Chuck Fisher et trois autres membres d’équipage ont vécu une expérience pour le moins singulière... La première partie du vol à 500 pieds sol s’étant déroulée en conditions turbulentes et les quelque 200 capteurs installés à bord ayant enregistré les données souhaitées, Fisher a repris de l’altitude pour rejoindre, vers 14 000 pieds, une atmosphère plus calme pour le trajet retour. Sans aucun signe avant-coureur, l’avion a alors été soumis, pendant une dizaine de secondes, à une très forte turbulence en ciel clair, qui a eu pour effet de rendre l’avion pratiquement incontrôlable. Inquiet pour la suite des événements, le pilote commandant de bord a demandé aux autres membres d’équipage de se préparer à abandonner l’appareil. Les turbulences s’étant calmées, Fisher a réussi, mais avec difficulté, à reprendre un semblant de contrôle de l’appareil. Il est alors descendu à 5 000 pieds pour rejoindre des conditions optimales d’évacuation et a de nouveau demandé à l’équipage de se préparer à abandonner l’appareil. Contre toute attente, malgré une grande instabilité en lacet, il a réussi à stabiliser l’avion. Il se doutait bien que celui-ci avait subi des dommages, mais il n’en connaissait ni la nature ni l’étendue.

Dès qu’elle a été informée des difficultés rencontrées par le B-52, la direction de l’usine Boeing de Wichita (Kansas), d’où était parti l’ap-

pareil, a rapidement mis sur pied une cellule de crise pour aider l’équipage en difficulté. Elle a commencé par envoyer un F-100 rejoindre le B-52 pour un contrôle visuel, lequel contrôle a permis à tous d’apprendre que l’avion... avait perdu sa dérive. L’absence de cette dernière expliquait la grande instabilité directionnelle.

Pendant les cinq heures qui suivirent, au sol, les ingénieurs et les pilotes de Boeing ont fait appel à leur bonne connaissance de l’avion pour tenter d’aider l’équipage. Cette équipe a recommandé au pilote de sortir le train d’atterrissage arrière (cf. photo) ainsi que les aérofreins (partiellement), afin d’assurer une certaine stabilité à l’avion ; cette configuration a été maintenue pour le reste du vol. De cette concertation entre ingénieurs et pilotes d’essais, un plan d’action a émergé : le vent étant trop violent à Wichita, déroutement de l’avion vers la piste de Blytheville (Arkansas) ; transfert du carburant vers certains réservoirs pour compenser la perte de poids de l’empennage vertical (environ 1 tonne) et ajuster le centre de gravité en conséquence ; n’utiliser les aérofreins qu’avec parcimonie et viser une vitesse d’approche de 200 nœuds. Par ailleurs, un ravitailleur KC-135 avec des ingénieurs à bord a pris l’air pour servir à la fois de centre de contrôle aéroporté et de 2^e avion d’escorte. À l’approche de la piste de Blytheville, Fisher a sorti le train avant, ce qui a entraîné un mouvement de lacet inhabituel, mais une fois celui-ci complètement sorti, l’avion a retrouvé une certaine stabilité. Grâce à sa grande expérience et sa très bonne connaissance de l’avion, le pilote a finalement posé l’avion sans encombre à 160 nœuds.

Les enregistrements ont montré que la dérive avait cédé sous les effets combinés d’un rotor (vent) associé à une onde de cisaillement de montagne, le tout assimilable, en force, à une rafale latérale instantanée d’environ 100 nœuds. À la suite de cet incident grave, les dérives des B-52 ont naturellement été renforcées. Après réparation, le B-52H concerné a repris du service jusqu’en août 2008, époque où il a effectué son dernier vol, après 47 ans de bons et loyaux services, dont ce vol mémorable de 1964... amputé de sa dérive. ■

