

Le *Mirage IV* qui a décollé tout seul

Guy Masson (56 – Le Cong)

« Décision à prendre immédiatement... mais laquelle ? » De nombreux pilotes d'avions de combat se sont trouvés un jour dans cette situation. L'auteur nous détaille l'accident survenu à Cazaux le 4 mai 1966, dont il fut victime et qui défraya la chronique.

Ce jour-là je décolle avec mon navigateur, le capitaine Iliou, sur le *Mirage IV* n° 17 pour une mission de navigation de nuit. Le *Mirage IV* est en configuration bidons avec plein complet. La durée de mission prévue est de 3 heures et un exercice de ravitaillement en vol sec (sans transfert de pétrole) est prévu sur le chemin de retour. Ma garde de pétrole prévue au retour est de 1 200 kg. Le vol se déroule normalement ainsi que le rendez-vous avec le *CI35*. Le ciel est clair, il n'y a pas de turbulence et le contact et le verrouillage de la perche dans le panier du *CI35* n'offrent aucune difficulté. Je dois rester en contact 15 minutes, le temps d'un ravitaillement complet. Au bout de quelque trois ou quatre minutes, je constate que mon avion devient lourd et je suis obligé de mettre un peu de gaz. J'appelle le *CI35* pour lui demander ce qu'il se passe et lui rappeler qu'il s'agit d'un ravitaillement sec. Et là, il me répond que le transfert de carburant est en cours. Je demande (je crois bien un peu brutalement) de stopper immédiatement le transfert de carburant : trois tonnes ont été transférées.

Et zut, je vais arriver à l'atterrissage avec un avion lourd, 4 200 kg de carburant au lieu de 1 200 kg. La piste de Cazaux ne faisant que 2 400 mètres, il va falloir utiliser le parachute de queue pour arrêter l'avion. Je me présente pour un atterrissage de précaution, le toucher des roues intervient en début de piste et je tire sur la manette d'ouverture du parachute de queue. Rien ne se passe, l'avion ne ralentit pas. Re-zut, encore une panne de ce foutu parachute qui ne fonctionne jamais quand on en a besoin. Je suis obligé de remettre les gaz pour redécoller et brûler le carburant excédentaire avant de me représenter à l'atterrissage avec un avion plus léger.

Je prévient la tour de contrôle de la remise de gaz afin qu'elle mette la barrière en position manuelle, affiche pleine puissance et enclenche les postcombustions. L'avion accélère franchement. Vers 150 nœuds environ, je tire sur le manche, le nez se soulève... et soudain, l'accélération cesse, le nez part à droite avec un angle estimé de 20 degrés. Je jette un coup d'œil sur les températures moteur. Je lis 800° à gauche et... rien à droite, le cadran est obscur. Je conclus à une panne du réacteur droit. Plein pied à gauche, impossible de ramener l'avion dans l'axe, les balises de piste à droite se rapprochent très vite. Je ne pourrai pas avoir la barrière d'arrêt.

Une pensée me traverse l'esprit, c'est l'accident qui est survenu la semaine précédente sur la base de Mont-de-Marsan. Un *Mirage III* a éclaté un pneu au décollage (ou à l'atterrissage ?) et a quitté la piste. Dans le sol sablonneux qui borde la piste, une jambe de train a cédé et l'avion est passé sur le dos, tuant le pilote.

Le même scénario semble se profiler. Quand je vois que l'avion va franchir le bord de piste, j'annonce à la tour « panne réacteur, éjection » et je donne l'ordre d'éjection à mon navigateur. J'attends un peu puis tire le rideau d'éjection.

Je sens une puissante poussée qui me propulse en l'air. Je suis dans le noir absolu. J'ai l'impression de tourner sur moi-même, la tête en avant. Le temps passe sans que rien ne se produise. C'est long, très long... trop long. Puis d'un seul coup, je sens le ralentissement du parachute et, dans la seconde qui suit, je percute le sol. Je sens ma jambe droite craquer, je fais un roulé-boulé avant, mon casque heurte violemment le sol, puis tout s'arrête. Je me redresse, assis, sonné, cherchant mon navigateur. Je vois un avion en vol qui tourne au-dessus du terrain. C'est l'incompréhension absolue. Mais seul compte mon navigateur. Je le vois à trente ou quarante mètres, allongé sur le sol, immobile. Je l'appelle, une fois, deux fois, trois fois. Puis brusquement, il se lève et vient en courant vers moi. Je sens un immense soulagement m'envahir, nous sommes vivants, tous les deux.

Et c'est là que je réalise que l'avion qui est en vol est notre *Mirage IV*. Après un virage, il s'écrase sur le terrain. Je ne comprends toujours pas ce qui s'est passé.

L'enquête établira que, avant de redécoller, j'ai oublié de repousser en avant la manette de commande du parachute de queue, laissant ainsi les mâchoires qui tiennent la sangle du parachute en position fermée. Puis avec les vibrations dues aux postcombustions, le parachute de queue, probablement gelé au moment de l'atterrissage, s'est débloqué et s'est ouvert, ralentissant l'avion. Mais se trouvant dans les flammes des réacteurs, il s'est déchiré de façon dissymétrique, déséquilibrant l'avion et entraînant son virage à droite. Enfin, le parachute étant entièrement détruit, l'avion libéré a pu décoller puisqu'il était correctement réglé. Mais entre-temps, nous nous étions éjectés.





Le Mirage IV après son atterrissage.

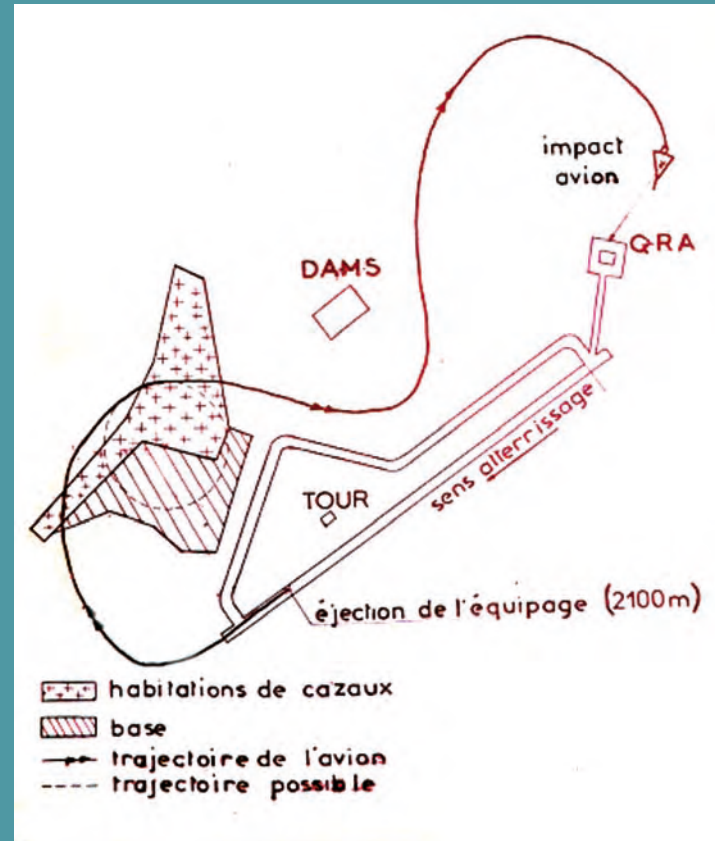
L'enquête établira aussi que mon navigateur s'étant éjecté avant moi, se trouvait derrière moi. Quand son parachute s'est ouvert, son siège libéré a continué sa trajectoire en avant et est venu percuter mon parachute à son ouverture, le déchirant et le dégonflant, ce qui explique mon arrivée au sol avec une vitesse aussi grande.

Je m'en suis tiré avec une fracture complexe du plateau tibial, du péroné, un écrasement du nerf poplité externe entraînant une paralysie de la jambe droite qui mettra seize mois pour disparaître, une commotion cérébrale légère, mon casque bien que fendu lors du choc avec le sol, m'ayant bien protégé, et une fracture par tassement d'une vertèbre dorsale. Mon navigateur, lui, n'a souffert que d'un tassement d'une vertèbre lombaire, survenue probablement à l'arrivée au sol puisqu'il est tombé assis sur son paquetage. L'éjection s'est effectuée en limite du domaine d'utilisation du siège, à l'altitude zéro et la vitesse de 150 nœuds (siège Martin Baker Mark 2).

Par contre, je n'ai jamais eu connaissance des conclusions relatives à l'absence d'éclairage du cadran de la T4 droite (panne d'éclairage fortuite ou défaut de conception?). Je n'ai jamais su non plus si des mesures avaient été recommandées pour augmenter la fiabilité de fonctionnement des parachutes de queue qui, à cette époque, avaient un comportement erratique. Il suffisait d'un temps humide ou pluvieux avant décollage pour qu'il gèle en vol et ne s'ouvre pas à la commande.

Voici résumée cette affaire qui a tant défrayé la chronique à cette époque, la plupart des gens n'ayant retenu que le fait d'un avion décollant seul, et ignorant totalement les éléments qui avaient conduit à cet accident. Comme dans la plupart des accidents, en fait, c'est un enchaînement de faits mineurs, conjugués à la fois à une erreur humaine (manette parachute non repoussée) et à une analyse erronée des causes qui ont mené à cet accident. Il s'est écoulé quatre secondes entre le moment où j'ai annoncé la remise de gaz et celui où j'ai ordonné l'éjection.

Il faut bien comprendre qu'il y a deux aspects distincts dans cet accident. Le premier concerne ma responsabilité dans l'origine de l'accident. Elle est entière, je n'ai pas appliqué la consigne de repousser la manette de commande du parachute de queue, ce qui aurait assurément permis son largage lorsqu'il s'est ouvert.



Extrait du rapport d'enquête :

(...) À 2 100 m du seuil, le parachute prend une teinte rougeâtre et explose, tandis que l'appareil décolle et monte sous un angle de cabré impressionnant.

Sans équipage, train sorti, PC allumées, le Mirage IV effectue des évolutions avec d'importantes variations d'altitude au-dessus de la ville et du terrain de Cazaux avant de s'éloigner vers le Nord-Est et de percuter à plat, sur le dos et sans glisser, à 600 m de l'abri d'alerte (...)

Le second aspect, beaucoup plus discutable concerne ma décision d'ordonner l'éjection. Fallait-il rester à bord et tenter le décollage? Peut-être. Mais si le parachute de queue avait résisté quelques secondes de plus, l'avion serait bien sorti de la piste et aurait roulé dans un terrain meuble. Que se serait-il passé? Nul ne le saura jamais.

Jusqu'à aujourd'hui, personne n'a pu dire avec certitude quelle aurait dû être la bonne décision. Tout s'est joué en une poignée de secondes. La seule certitude est que mon navigateur et moi étions à bord d'un avion incontrôlable qui allait sortir de la piste à une vitesse de 150 nœuds. Il y a aussi le fait que nous ayons survécu tous les deux à cet accident. Ceci me conduit à penser que finalement ma décision a été la bonne, même si l'avion a bien décollé seul. ■