

# Foudroiement sur Vautour

**Gérard Le Bretton (63 – Deshayes)**

Le Vautour, l'aveugle (l'auteur) et le paralytique...

**26** avril 1971. Vol de nuit basse altitude sur Vautour avec le capitaine Mouysset comme navigateur. Nous volons à 420 kt et 1 000 pieds sol, il n'y a pas de centrale à inertie, pas de GPS, encore moins de pilote automatique couplé à un radar ou à une cartographie numérisée comme je le découvrirai dans quelques années sur Mirage 2000 N. Tout se fait encore avec la carte au 1/500 000<sup>e</sup> sur laquelle le crayon gras a tracé la route à suivre, la lampe de poche à l'éclat occulté de rouge (avec pour conséquence la disparition des routes nationales), le cap et le chronomètre. Chaque 30 secondes passées en cabine, ce sont 6 km qui ont défilé sous les ailes!

Nous avons décollé depuis environ 15 minutes, la visibilité extérieure me paraît s'être passablement dégradée, les lumières des phares de voiture que nous survolons deviennent glauques. C'est certain que nous commençons à entrer dans les nuages, il va falloir interrompre notre exercice et monter en altitude en dehors des espaces réservés aux avions civils, contacter l'organisme radar le plus proche et faire demi-tour vers le terrain, ce sera une "Mission non exécutée/météo".

Je viens de commencer la montée, les deux moteurs sur pleins gaz, au cap qui nous positionne en dehors des voies aériennes. Mon regard est attiré par la glace frontale, le spectacle est féérique. De chacun des rivets qui assurent le maintien de l'épaisse glace avant sur l'arceau de verrière partent des doigts de fées bleus qui s'agitent et se croisent vers son centre. Les feux de Saint-Elme sont magnifiques à regarder et je m'en mets plein les yeux. J'allais faire partager mon émerveillement à mon navigateur quand une boule d'un blanc intense, de la taille d'un ballon de football, vient se poser juste sur la pointe avant du radôme du Vautour et, instantanément, éclate avec un bruit de tonnerre de Brest!

Je suis devenu totalement aveugle, ma première idée est que l'explosion a arraché toute la partie avant de l'avion. Je me jette en arrière, saisis les poignées d'éjection de chaque côté du siège en avertissant mon navigateur qu'il doit se préparer à sauter. Mais en même temps, je réalise que je ne sens pas de vent sur le visage. Je quitte les poignées d'éjection, touche le tableau de bord, que je ne peux toujours pas discerner. « Non, pas



*d'éjection, le tableau de bord est toujours là, est-ce qu'on grimpe? » Mouysset qui n'a pas été aveuglé car il avait la tête dans la cabine quand la foudre est tombée, me répond « Oui, ça va, on monte mais on vire légèrement à droite ». Je trouve le manche à tâtons devant moi, j'essaie de ne pas faire de grands mouvements car je suis totalement aveugle et, en particulier, je ne vois pas l'horizon artificiel pour m'indiquer si je vole droit en montée ou si je pars en virage et en piqué. Une petite pression vers la gauche et la voix de mon nav « OK, le cap est stabilisé et on monte toujours, la vitesse est de 400 kt, continue. » Ainsi,*

l'aveugle et le paralytique (il n'y a pas de manche en place arrière, excepté celui du radar) vont se trouver grandement soulagés quand, au-dessus de 10 000 pieds, je vais pouvoir retrouver la vue des étoiles, d'un peu de lune et surtout d'un horizon gris sur fond noir pour mettre les ailes bien horizontales et respirer profondément. La vision de la cabine va revenir peu à peu.

Quelle angoisse durant la montée. Seul le radar de notre Vautour aura vécu là sa dernière nuit ; il a été complètement cramé par la foudre qui a laissé dans le radôme un trou dans lequel je peux passer mon majeur. ■



Un Vautour II N.

Photos DR

