

Un bel exemple d'entraide

Francis Blanluet (54 – Héliot)

Un chasseur qui rend hommage à un transporteur, ce n'est pas si fréquent...



« Nord 2501 de T-33, accepteriez-vous de me prendre en patrouille serrée pour me poser à Clermont, vu que je ne trouve pas la piste et que je suis *short pétrole*? »

Il y a cinquante ans, la vie du pilote de chasse lambda en escadre était si différente que je pense que ce premier paragraphe est utile. Les jeunes avec Smart Phone, tablette etc. apprécieront. Colmar Meyenheim, janvier 1962. La 13^e escadre de chasse, équipée de North American F-86 K, comprend une solide “escadrille de liaison” : quatre Lockheed T-33, deux Fouga Magister, un Dassault MD-312, deux MH 1521 Broussard. Cela permet un entraînement VSV poussé (tous les pilotes, même de qualification “élève équipier” doivent passer la “Carte verte”) et aux “crevards” de voler sur cinq types d’avions différents pour maintenir une moyenne de trente heures par mois.

Un matin, j’apprends que la “Liaison” cherche quelqu’un pour convoier un T-33 à Clermont-Ferrand Aulnat, à l’Atelier industriel de l’air chargé des modifications du matériel radio. Grand ciel bleu, je suis partant et parcours les 1.2 km séparant le 1/13 de la “Liaison” à pied, bien sûr, comme il sied à un lieutenant (les voitures, c’est à partir de commandant d’escadron).

Les ordres sont précis : « *Direction Clermont, en avant, marche!* » La protection MTO (“météo”) indique : anticyclone, temps ecclésiastique sur tout le trajet. Arrivant à l’avion, surprise : le mécano est déjà brêlé, mais il a des piles de manuels techniques à gauche et à droite ; pour me rassurer, on m’explique que le débâtement du manche est total, idem pour la manette des gaz, *COOL!* J’ai préparé une navigation VFR à 20000’, dégagement Lyon.

Vol sans histoire, mais à partir du travers de Lyon, 8/8 de nuages... L’approche d’Aulnat est civile, ne dispose pas de radar panoramique (SRE) ou de précision (GCA) ; il y a juste un NDB (balise moyenne fréquence) à 12 km dans l’axe de la piste IFR. J’exécute donc une percée conforme à la fiche de terrain, verticale balise en éloignement à 20000’, mise en descente, virage retour, palier à 1500’, QFE en alignement station avant sur la balise, descente finale après verticale balise à 500’ minute au vario en alignement station arrière, le tout dans les nuages depuis 10000’. Pas de chance, à 500’ je suis toujours dedans et décide de



Angoisse dans le cockpit du T-33 : « Mon lieutenant, on va se tuer ».

remettre les gaz. Malgré mes paroles rassurantes au passager, je sens de l'inquiétude...

Mais la mission ! On n'est pas carte verte pour rien et je refais une percée à partir de 10000' cette fois : même pattern, calme olympien, VSV précis. L'alignement station AR au radio-compass n'est pas mon sport préféré. Et nous revoilà en descente finale, toujours "dedans" : 800', 500', mon conseiller en place arrière répète à l'interphone : « *Mon lieutenant, on va se tuer* ». À plus ou moins 300' je me dis qu'après tout il a peut-être raison ; ne voyant toujours pas la piste, deuxième remise de gaz. En montée en ciel clair, je sors ma fiche bien rangée dans ma poche ; pour aller au déroutement : 240 gallons ; restants 204 gallons. Aïe !

Je n'ai jamais sauté en parachute, crains le froid, m'éjecter me fait peur ; quant à mon passager avec ses bouquins sur les genoux... c'est hors de question.

Pendant mes deux percées infructueuses, sinon idiotes, j'entendais un Nord 2501 : il attendait que j'aie fini ma démonstration (!) pour, lui aussi, percer et se poser sur "son" terrain. Qu'a-t-il de plus que moi comme équipement, je ne sais ; par contre je tiens pour certain que les "transporteurs" connaissent à fond "la percée par variation de QDM", mystère pour moi jusqu'à ce jour. Et c'est son terrain, il veut rentrer chez lui ; d'où l'idée de lui demander de me ramener...

« Nord 2501 de T 33, accepteriez-vous de me prendre en patrouille servée pour me poser à Clermont, vu que je ne trouve pas la piste et que mon pétrole est insuffisant pour déroutement ? »

Silence... J'imagine le débat dans le cockpit du Nord : le commandant de bord est un vieux "chibani" qui en a vu d'autres, mais le copi est jeune, trouve la situation un peu baroque et désire s'en tenir au classique, réglementaire, sécurité des vols etc. Trente secondes, et :

« T-33, combien voulez-vous de Vi en percée ? »

« Cent cinquante – si ça vous va »

« D'accord »

Pendant ces échanges, un petit miracle se produit : je vois un point à l'horizon, même altitude, croisant de gauche à droite ! Mon premier commandant d'escadre me l'avait bien dit : « *Il est plus difficile de faire un vieux pilote qu'un bon pilote* ». Sans la chance, point de salut.

Rassemblement d'anthologie sur l'aile droite du Nord 2501 ; sortie train et demi-volets pour le confort ; début de descente en ciel clair ; le leader fait de petits virages à droite, redresse et recommence (c'est peut-être ça la variation de QDM). Entre temps les strato-cumulus ont bourgeonné ; nous voilà en IMC un peu turbulent, et comme vous le savez ces nuages très blancs sont épais. Par moments, le copi, visage rivé à la vitre droite ne me voit plus, tape sur l'épaule de son chef qui redresse un peu ; aucune chance de me larguer : je suis en-dessous et à droite du moteur droit. Et on continue, paisiblement.

Alleluia ! Nous sortons vers cinq cents pieds, piste en vue droit devant, altitude impeccable. Je propose au Nord de me poser devant lui, sur la partie droite de la bande. OK, je double et c'est le moment d'arrondir à 125 nœuds, tout réduit, pleins volets, atterrissage "miouc-miouc" (*The Feather Touch of Burbank, California*) ; je laisse rouler jusqu'au bout de piste, autorisation de demi-tour de la tour.

Et là, surprise : le Nord a le moteur gauche en croix, qu'il s'empresse de remettre en route pour rouler.

Au restaurant de l'aéroport, je remercie le capitaine Lépée pour son sauvetage et lui offre un whisky bien mérité. Il m'explique que 150 de Vi en percée, en hiver, moteur réduit, cela refroidit trop ses moteurs Hercules et le gauche a calé. C'eut été le droit, celui devant moi, mon moral serait tombé d'un cran.

L'après-midi, j'ai convoyé à Colmar un autre T-33, modifié à l'AIA ; seul, car inexplicablement mon passager de l'aller m'a exposé qu'il y avait tellement de notices techniques à rapporter qu'il était obligé de prendre le train. Je l'ai plaint car les trains Clermont - Colmar directs, je présume, ne devaient pas être légion.

Epilogue : Inutile de préciser que je n'ai rien dit à l'escadron ; mais à la longue tout arrive à se savoir dans l'Armée de l'air. Un jour au mess un capitaine partage notre table ; il dit être au courant de mes fantaisies clermontoises et m'invite à lui écrire ce qui est arrivé en détail puisqu'il est responsable de cette célèbre publication mensuelle, en mal perpétuel de copie, le BSV². Je refuse tout net. On nous avait bien dit que la peur des sanctions, c'était terminé et que la nouvelle politique de l'EMAA était, puisque le récit des accidents évités fait avancer l'Histoire, l'impunité garantie aux nouveaux bavards. Hélas, que nenni : le premier chasseur qui y a cru et qui a spontanément tout dit s'est pris 10 points négatifs et peut-être des arrêts... D'où mon manque d'enthousiasme.

Cependant, un grand chef du BSV m'a téléphoné peu après de Paris ; très calme (il était quand même colonel), il m'a invité à coopérer volontairement. Des spécialistes de la sécurité des vols avaient fait sur sa demande l'inventaire des manquements aux règlements, insuffisances professionnelles et autres indisciplines graves démontrées durant mon folklore clermontois : on arrivait à huit, justifiant point négatifs et arrêts simples : à moi de choisir, « *et bonne continuation mon jeune ami* ».

Que croyez-vous qu'il arriva ? Une publication dans le BSV du mois suivant, l'anonymat des identités et affectations des intervenants ayant été préservées.

Deux ans plus tard, avec l'ami Majgier (malheureusement disparu à Colmar dans un drame domestique), toujours en T-33, j'ai refait une patrouille mixte, cette fois avec un Boeing 707 Olympic Airways qui m'a amené en vue du sol à Athènes.

Mais, comme dirait Kipling : « *Ceci est une autre histoire* ». ■

1- Vi : intéresse le champ aérodynamique autour de l'avion ; c'est ce que voit le pilote sur son "badin". Intérêt majeur : l'avion décolle, se pose, décroche à la même Vi quelle que soit l'altitude et la T°.

2- BSV = Bulletin de sécurité des vols

