

Un décollage sur les chapeaux de roue !

Serge Larroque (EA72 – Madon)

Retour sur un décollage hasardeux en Mirage IIIR.

Parfois la nostalgie douce-amère de la vieillesse vous amène à rouvrir de vieux albums, longtemps oubliés dans une armoire à la porte grinçant de tant d'années fermée. Le blues d'avoir été et de ne plus être qu'un corps de souffrance et un esprit de désespoir dans une civilisation qui a perdu ses repères, ses valeurs primaires, au bénéfice de la seule hégémonie d'un mondialisme des financiers qui laisse bien peu de place au dépassement de soi... pour la simple satisfaction, à son humble niveau, de faire progresser l'Humanité tout entière !

Ainsi, je feuilletais cet album de photos d'un autre siècle, en papier grainé noir et blanc, et tombais sur quelques clichés de ma vie opérationnelle au sein de la 33^e escadre de Reconnaissance, alors installée à Strasbourg-Entzheim sur la base aérienne 124... et les souvenirs affluèrent en vagues douces et bienfaisantes !

Lundi 15 mars 1982

Tout le monde sur le pont à l'escadron 2/33 « Savoie » : nous avons reçu l'ordre de déploiement vers Cazaux, sur la base aérienne 120, dans le cadre des opérations Datex, exercice annuel majeur au plan national dans ces années de guerre froide. Toutes nos forces devaient rejoindre le site normalement réservé à l'escadron de passage sur cette base, pendant les campagnes de tirs air-sol sur Calamar et Captieux, ou bien encore dans la zone du CEL au large de Biscarrosse pour les tirs air-air. Commandant de la première escadrille des Mouettes du Rhin à l'époque, j'étais aux manettes de la planification des ordres de vol (planche vitrée, règles CRAS et crayon gras à l'ancienne !). Et en bonne logique de gestion opérationnelle responsable, il m'incombait

l'honneur et le devoir de quitter l'unité en dernier pour rejoindre la base de déploiement, emmenant dans mes bagages le cahier d'ordres de l'unité.

Depuis le début de matinée, les départs des patrouilles de Mirage IIIR se succédaient à un rythme soutenu, et, en tout début d'après-midi, le vide dans la salle d'opérations était fait dans un silence peu ordinaire : à mon tour à présent de quitter l'Alsace, au moins pour quelques jours, d'oublier les matinées brumeuses de crachin et de pollution dans la vallée du Rhin pour la douceur Aquitaine !

Mission REC5 prête avec mon équipier le sous-lieutenant Cochet, un jeune de la Reco, mais ancien moniteur riche en expérience aéronautique (déjà qualifié sous-chef moniteur), cartes en mains, casque et anti-g, nous voilà partis rejoindre nos IIIR en configuration lourde « 6J » (avec réservoirs pendulaires externes de 1 700 l chacun) dans la « marguerite » du 2/33. Mise en route respectivement sur le 346 NS et le 348 NC, roulage pour ces derniers avions sur la plate-forme alsacienne, avant que les mécanos ne nous rejoignent en C160 Transall avant la fin du jour à Cazaux.

Décollage en configuration « lourde »

Il était presque 14 h 00 et la météo était exceptionnellement clémente pour un mois de mars : soleil blafard et très peu de vent. Alignement en piste QFU23 pour un décollage à 20 secondes confirmé à mon numéro 2, eu égard à la configuration lourde de nos aéronefs.

Plein gaz, T4 correcte, régime maximum, top chrono pour le contrôle d'accélération en pleine PC. À cette époque, point d'indication de Gx en tête haute sur nos vieilles

machines, mais un check de go-no go important, surtout en configuration 6J, même sur une piste NATO de 2 400 m, où parfois l'été, par grosses chaleurs alsaciennes, nous demandions, au décollage, la mise sur fonction manuelle de la barrière d'arrêt, pour être sûr de ne pas activer les cellules de relevage automatique !

Dans la course au décollage, pas trop d'inquiétude sur la poussée réacteur... il faisait relativement frais dehors. Check go-no go passé, 160 kts à la pendule, tout allait pour le mieux avant la rotation, quand...

Un affaissement brutal de l'aile droite, immédiatement suivi d'une violente rotation du même côté, impossible à contrer efficacement au palonnier, pleine PC, j'allais irrémédiablement sortir de piste !

Peu de temps pour réfléchir, simplement des gestes réflexes en voyant l'avion foncer entre deux balises bleues du bord de piste. En une fraction de seconde, un coup d'œil au badin, presque 190 kts, l'herbe rase arrivant très vite sous l'avion, la cabine du PAR¹ droit devant ma trajectoire... je tirai sur le manche pour m'arracher du sol, et l'avion décolla, au ras du *shelter* GCA !

Fumée au décollage !

Ça cognait fort dans ma poitrine, et je sentais les battements du sang sous la peau de mes tempes : un bon jet d'adrénaline ! La vigie m'annonçait : « *Leader, fumée au décollage!* » À bord, toujours train sorti, tous les paramètres étaient corrects alors que je prenais lentement quelque hauteur. Pas d'alarme incendie ! Les symptômes indiquaient bien un éclatement pneumatique à droite. Par précaution avisée, mon équipier avait avorté son décollage, sans encombre, et libéré la piste. Je décidai de garder le train d'at-





L'avion quelques secondes après son immobilisation sur la piste.



Photos DR

Le pistard au boulot pour l'extraction du pneu meurtri !

terrissage dehors et grimpai au-dessus des Vosges pour effectuer une vidange express des réservoirs pendulaires. Vide-vite actionné, deux panaches de kérosène pulvérisé traînaient derrière l'avion : dessous, la forêt Vosgienne n'allait pas apprécier cette douche forcée peu écologique ! Bien plus d'une minute pour s'alléger de plus de 3 000 l : les traînées perlées avaient à présent disparu de mon rétroviseur.

Au sol, grosse agitation de l'OPO² et de la vigie. L'axe de voltige au nord d'Haguenau étant libre, on me conseilla de l'occuper à une altitude confortable pour continuer à m'alléger. Une inspection visuelle extérieure de mon avion allait être menée. D'abord un passage au plus près de la tour de vigie, où le contrôleur essaierait de faire le point des dégâts éventuels à la jumelle. Hélas ! cette manœuvre s'avéra peu concluante sinon pour confirmer qu'il y avait bien un problème sur le train principal droit. L'OPO ordonna alors le déroutement d'un avion de chez nous de retour de mission pour affiner cette inspection... et c'est mon grand ami Gilbert « Le Pinardier » (le capitaine Sarraill, à l'époque) qui me rejoignit rapidement sur l'axe d'attente. Blotti à quelques pieds sous ma voilure, il scruta minutieusement l'appareil, nous rassurant sur l'absence de dommages importants sur la structure... si ce n'était que je n'avais plus du tout de gomme à droite !

L'heure était donc au respect des procédures !

L'OPO avait de l'ouvrage de son côté : rapatrier tous les avions en l'air de l'escadre, si possible, afin d'éviter un déroutement en cas de problème d'immobilisation de la piste d'atterrissage. Préparer au mieux l'intervention des moyens de sécurité (SSIS) pour

me porter assistance, puis bloquer la piste pour moi tout seul, gelant trafic militaire et trafic civil conjugués.

Quant à moi : alléger au *maximum maximum* mon vaillant IIR et peaufiner mon atterrissage pour éviter une situation très délicate et pour l'avion et pour moi-même !

Quelques longues minutes d'allègement plus tard, et avec 400 litres restants, j'abordai ma longue finale en QFU23.

Comme dans le livre, il fallait être précis et rigoureux à l'extrême pour cet atterrissage de précaution en configuration "asymétrique" :

- choisir la demi-bande opposée au pneu éclaté pour anticiper sur l'effet girouette au toucher des roues ;
- avoir la vitesse minimale de 160 kts aux balises du seuil de piste ;
- se poser sur la roue valide avec un bon pied au palonnier et un manche à gauche en roulis, en équilibre sur cette roue et tout en finesse. Paradoxalement, les bidons vides de 1 700 litres nous amenaient quelque portance précieuse sur cet avion Mirage III que tant d'entre nous avaient baptisé « le fer à repasser » ;
- couper le réacteur aux « peignes » ;
- maintenir le nez haut le plus longtemps possible, aérofreins sortis, pour un freinage aérodynamique maximal ;
- enfin, les deux trains d'atterrissage au contact du sol, contrôler le freinage, doucement, comme sur des œufs, par petits à-coups, en privilégiant la pédale gauche pour contrer la rotation obligée à droite.

Ainsi fut fait !

Dépannage express

À peine l'avion immobilisé sur la demi-bande droite de la piste, que les pompiers, l'équipe technique et l'OSV³ escadre, avec

sa 4L, étaient aux petits soins ! Et il ne fallut pas longtemps pour dépanner l'avion blessé... à peine cinq minutes pour remplacer la roue meurtrie et tracter l'aéronef hors de la piste, rouvrant ainsi l'activité aérienne sur la plate-forme... et moins d'une heure plus tard, il pouvait reprendre le vol, après une inspection minutieuse. Une roue toute neuve, un karman de bielle d'ailerons nettoyé, et voilà notre 346 NS bon pour le service, en route vers la base aérienne de Cazaux pour de nouvelles missions dans le ciel de France et d'ailleurs !

Un incident aérien pas tout à fait banal dans une vie de pilote de chasse ; une fin heureuse aussi, pas tout à fait banale, et pour la machine et pour son cocher !

Un exemple de travail propre, en équipe, au sol, en vol, avec au bout de cette cohésion tellement indispensable en unité de combat, une vraie efficacité opérationnelle, celle-là tout à fait banale en cette époque de guerre froide, de pauvres moyens, d'avions vieillissants, d'assistance technologique limitée... mais d'engagement sans compter pour donner le meilleur de soi-même, les yeux dans les étoiles ou les mains dans la graisse !

Tout cela m'est revenu en mémoire, comme un baume apaisant sur un corps fatigué et une âme de peu d'espérance pour l'avenir ! Quelques instants, parenthèses délicieuses, dans la course du temps ! ■

1- PAR : Precision Approach Radar, équipement indispensable à nos finales guidées par GCA (Ground Controlled Approach).

2- OPO : officier de permanence opérationnelle, surveillant l'activité aérienne et la sécurité sur la plate-forme... pour 24 heures d'affilée, de midi trente à midi trente.

3- OSV : officier de sécurité des vols.