

LA FIN DU MIRAGE IV A 04

Récit de la journée du 23 octobre 1968



**Par Pierre Dudal
Pilote d'essais CEV
Certification Concorde**

Pierre Dudal nous raconte ici la journée du 23 octobre 1968, débutée à Brétigny dans l'attente d'une fenêtre météo favorable à Blagnac et qui se termine à Toulouse au service des urgences de l'hôpital de Purpan après une douloureuse éjection à très basse hauteur. Il apporte, par la même occasion, une réponse à l'article de Maurice Larrayadieu « Mirage IV – Concorde, une filiation ??? » ; article paru dans Mach 2.02 N°45 d'avril 2013.

Le brouillard règne à Toulouse ce matin 23 octobre 1968. Dès qu'il se sera dissipé, nous aurons un beau temps printanier, sans vent, un vrai temps de premier vol, mais pour l'instant la visibilité n'est que de cent mètres avec un plafond touchant presque le sol. De Brétigny, nous suivons l'évolution de la température qui nous donne une bonne indication sur l'heure de dissipation du brouillard. Ce n'est pas tant la météo qui nous empêche de partir, mais plutôt notre Meteor NF 11 N°6. Ce dernier vient d'être transformé tout exprès pour les nombreux déplacements que Gilbert Defer et moi-même devons effectuer à Toulouse et à Bristol Filton entre autres. Il a été équipé d'un VOR/ILS qui nous permet de naviguer et d'avoir un moyen sûr (mais non doublé) d'atterrissage par mauvaise visibilité, ainsi que d'un émetteur VHF à standard de fréquences qui donne la possibilité de contacter n'importe quel contrôle aérien civil ou militaire. Cette installation n'a pas encore été éprouvée, aussi sommes-nous prudents.

Un vol sur Mirage IV a été programmé pour André Turcat ce matin à onze heures : c'est une répétition du premier vol Concorde. Turcat volera sur Mirage IV et Defer, sur notre Meteor, en fera l'accompagnement, tel que cela est prévu pour le premier vol du prototype Concorde en mars prochain. Cet après-midi, nous choisirons un vol parmi la quantité d'essais prévus au programme « Mirage IV/TSS ». Ce sont des essais périphériques particuliers à Concorde au cours desquels il faut évaluer les techniques d'essais applicables au futur supersonique, des essais d'instruments ainsi que des étalonnages.

Il est dix heures lorsque le contrôleur de « Toulouse Essai » nous appelle sur notre ligne directe. Il nous annonce que le brouillard se dissipe. Nous bondissons. J'enfile une combinaison de vol par-dessus mon complet, prends mon casque, mon masque et attrape au passage une paire de chaussures montantes et des sous-vêtements de vol, car je ne vole jamais sur Mirage sans être équipé de la tête aux pieds. Si l'on ajoute la documentation, ma serviette et le plan de vol, c'est assez chargé que je rejoins l'avion. De son côté, Defer a pris une valise car il compte rester à Toulouse plusieurs jours tandis que je rentrerai le soir même avec notre avion.

Le Meteor est à simples commandes et le poste arrière est un siège passager. Je prends les commandes. Defer assure les communications radio. Mise en route, essai des aérofreins, des volets et déjà nous roulons : il est 10h45. À Brétigny, le ciel est sombre, crasseux. À peine décollé face au nord, nous entrons dans les nuages. Nous virons à droite immédiatement pour éviter Orly. Ensuite, comme d'habitude, nous maintenons 900m d'altitude pour passer sous la route aérienne R11 où le trafic des avions de ligne est intense. Près d'Orléans, le



TEMOIGNAGE

contrôleur radar de Brétigny nous autorise à monter à notre altitude de croisière. Nous avons choisi 17 000 pieds soit 5200m afin d'obtenir la vitesse optimum compte tenu des limitations propres à cet avion (Mach 0.7, vitesse indiquée 380 noeuds). Dans ces conditions, notre vitesse de croisière est identique à celle d'un B707 à ceci près que nous effectuons la montée et la descente beaucoup plus rapidement, ce qui nous permet de relier Brétigny à Toulouse-Blagnac en 45 minutes, roulage compris. En passant la Loire, nous émergeons au-dessus de la couche uniforme des nuages comme un bolide, en montée à 30 mètres par seconde. À Limoges, le ciel est clair : on aperçoit la ville entourée des brumes matinales : le temps est magnifique. 11h25, nous sommes en approche sur le terrain de Toulouse. La visibilité est de 2500m et notre ILS fonctionne à la perfection. Atterrissage volontairement long pour dégager la piste tout au bout, où se trouve le parking du CEV. Le mécanicien nous attend ainsi que la voiture qui doit nous amener de l'autre côté du terrain : à Sud Aviation. Nous apprenons que le vol a été reporté à 14h par Turcat. Nous déjeunons à la hâte à la cantine du CEV. On y déjeune d'ailleurs fort honnêtement : l'annexe de Toulouse ne groupant qu'une trentaine de personnes environ, la qualité s'en ressent.

Dès 13 heures, nous retournons à Sud pour faire diffuser l'ordre d'essai. J'assurerai la surveillance du vol à la salle d'écoute avec Pierre Caneill (Ingénieur à Sud chargé de l'Airbus) tandis que Turcat et Defer voleront. De la salle d'écoute située dans la cour de l'usine, on a une vue étendue sur l'ensemble de l'aéroport et de cette place privilégiée, nous suivons tout le cérémonial qui accompagne chaque vol d'essai important. L'équipe de chez Dassault, qui comprend cinq personnes, s'affaire autour de l'avion ; l'un s'occupe des pleins de kérosène, l'autre met en place les enregistreurs, un troisième vérifie le bon fonctionnement des sièges ou du moins s'assure que toutes les sécurités sont en place. Un spécialiste instruments de bord met en route la centrale de cap : c'est le coeur du système de navigation à inertie. Enfin, le chef d'équipe assure la coordination de l'ensemble, vérifie lui-même tous les détails et s'enquiert auprès du motoriste de la Snecma de l'état des moteurs. Le plein d'oxygène est en cours ; il y a tout un matériel autour de cet avion : groupe de démarrage, voitures du service de sécurité et d'incendie, les citernes de carburant s'éloignent, les échelles sont en place pour l'accès de l'équipage aux deux postes pilote et navigateur. Vu de notre perchoir on pourrait croire à un départ d'avion de ligne dans un grand aéroport.

L'équipage arrive : André Turcat combinaison rouge, may-west rouge également qui tranche sur un blouson de cuir bleu nuit et fait une espèce de collerette tels les gentilshommes d'Henri III. Des chaussures montantes de parachutiste et, sous le bras, l'équipement de tête complètent la tenue. L'ingénieur d'essais Henri Perrier, dans le même harnachement, le suit. Rapide échange avec le chef d'équipe. Un coup d'œil autour de l'avion. J'imagine, du haut de mon perchoir, le dialogue : « Tout est paré ? Kérosène ? « Pleins des voilures et bords d'attaque ; rien dans le fuselage, 7 tonnes 800 à bord ». L'essai des transferts se fera sur le chemin de roulement pour éviter de souffler les avions sur le parking. Auroy est un mécano consciencieux ; je pense qu'il rêve de son Mirage IV la nuit. Formé par Martin, une personnalité de l'écurie Dassault, il a le souci du travail bien fait. Avec un ensemble digne d'un ballet bien réglé, le pilote et l'ingénieur, chacun sur son échelle, gravissent les échelons. La cabine se trouve à plus de trois mètres de haut. Une fois installé, j'imagine le pilote égrenant la check-list avec l'aide-mémoire que le néophyte que je suis a rédigée et que je laisse à demeure dans l'avion.



Dans la tour, nos deux postes UHF et VHF sont sous tension. Oscar Zoulou (c'est ainsi que l'on désigne, en vocable radio, l'avion dont l'immatriculation se termine par OZ) nous appelle. « Salle d'écoute, Oscar Zoulou comment me recevez-vous ? » « Cinq sur cinq de la salle d'écoute ». « La tour de Blagnac, ici Oscar Zoulou pour la mise en route dans deux minutes » « C'est clair Oscar Zoulou. Décollerez-vous sur la nouvelle piste ? » « C'est correct, face au nord-ouest ». Tout ce qui traînait autour de l'avion a été écarté. L'équipe de mécaniciens se tient groupée à distance, surveillant la manœuvre ; les pompiers sont à côté,

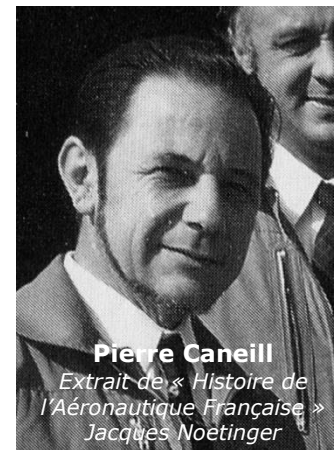
TEMOIGNAGE

prêts à intervenir et seul le chef de piste Auroy est auprès de l'avion en liaison par fil avec l'équipage. Le moteur droit démarre très vite : Caneill et moi ne percevons que peu de bruit à l'intérieur de notre cage de verre, mais le flot de gaz chauds nous permet de déceler à distance l'allumage du réacteur. Le second moteur est mis en route à son tour. L'essai des gouvernes et des aérofreins se distingue nettement d'ici. Le Mirage IV reprend le dialogue : « Oscar Zoulou pour rouler » « OZ de la tour, vous êtes autorisé à rouler, pas de trafic pour le moment. » L'avion s'est aligné sur la piste, pleins gaz secs, sans allumer la post-combustion pour mieux préfigurer le rapport poussée-poids de Concorde. Le Meteor a coordonné son action avec le Mirage et nous assistons, à quatre mois de l'échéance, à ce que sera le premier vol de Concorde. Le vol sera de courte durée : trente-cinq minutes.

Dès la fin du vol, je retrouve Cavin qui m'a préparé mon ordre d'essai et qui assurera l'écoute du vol, de la même salle où je me trouve actuellement. Ce vol est destiné à étalonner l'installation anémométrique de Concorde. L'avion est équipé de la perche de nez du SST, ce qui permettra de préciser l'influence combinée de l'incidence et du nombre de Mach sur l'erreur de statique. La procédure est classique et s'effectue par des « passages à la tour », c'est à dire des survols de la piste à très basse altitude, environ 30 mètres et à chaque passage à des vitesses de plus en plus élevées de manière à balayer la plus grande plage de vitesses possibles, de 220 à 600 noeuds, presque la vitesse du son. L'avion est suivi par deux cinéthéodolites disposés de part et d'autre de la piste, synchronisés avec les enregistreurs de bord.

La difficulté aujourd'hui sera croissante. En effet, pour effectuer ces passages dans de bonnes conditions aux vitesses prévues, il faut être aligné suffisamment tôt. À 220 noeuds, c'est, si l'on peut dire, un jeu d'enfant ; il n'est pas nécessaire, en effet, de s'éloigner beaucoup, le pilote garde le terrain en vue en permanence. En revanche, c'est une autre paire de manches aux grandes vitesses (*Pour fixer les idées, il faut, à 500 noeuds, un diamètre de virage de 8km pour se présenter en approche finale à 60° d'inclinaison. Ce chiffre triple à 30° d'inclinaison*). Les rayons de virage sont importants, les distances d'alignement prohibitives ; c'est pourquoi il faut rechercher un compromis de vitesses en évolution dans le tour de piste, pas trop rapide mais suffisamment tout de même pour atteindre la vitesse fixée en début de passage sur la piste, lorsque commence la mesure.

Pierre Caneill, dont c'est le premier vol, a été instruit très brièvement sur les consignes de sécurité du Mirage IV et les différents instruments dont il dispose. Mais, étant donné son expérience, cela n'a pas posé de problème. Sa tâche aujourd'hui sera essentiellement de lancer les tops synchro et de communiquer à la salle d'écoute un certain nombre de paramètres-clés permettant de mieux identifier les enregistrements au moment du dépouillement du vol. Il est seize heures ; les jours raccourcissent, mais il fait très beau et la visibilité CAVU (*cealing and visibility unlimited*). En réalité visibilité égale ou supérieure à 10km. Le 23 octobre, elle était de l'ordre de 10km. Nous ferons les mesures sur la piste 15, de cette façon nous aurons le soleil de côté, à droite en approche. En revanche, ce n'est pas très favorable pour s'aligner en finale, le dernier virage s'effectuant face au soleil.



Le rituel se reproduit : pleins de kérosène, d'oxygène, l'avion est déjà sous tension de manière à lancer la centrale de cap. Nous gravissons, Caneill et moi, nos échelles pour prendre place. Auroy m'aide à me « brêler ». Nous fermons nos habitacles : Caneill, en place arrière, me confie qu'il ne voit qu'un petit morceau de ciel par l'unique petit hublot en forme de haricot. Je fixe mon ordre d'essai sur le genou droit. Ce n'est pas un vol de tout repos : en permanence dans le tour de piste, il faut rester en vue du terrain ou de points de repères connus, afin de se retrouver dans l'axe de la piste, à la bonne vitesse, au moment voulu et sans aides radio. Dans ce genre d'opérations, le système de navigation à inertie n'est d'aucune utilité.

TEMOIGNAGE

Il est 16h25. Après la mise en route, le point fixe habituel de vérification des transferts et d'absence de fuite de carburant se déroulent comme à l'accoutumée. Nous quittons le parking pour rejoindre l'entrée de piste la plus proche de notre position. « Souris sur manuel et rentrées, survitesses en position arrêt » « Attention pour décollage : top ! » « 120 kilos, 730° de chaque côté » « Top 120 noeuds, je coupe les PC ». Tout ce jargon pour confirmer la procédure utilisée : en effet, afin d'être entraînés à des rapports poussée/poids faibles en vue des essais ultérieurs, nous ne décollons pas à la poussée maximale disponible sur Mirage IV. C'est aussi la raison pour laquelle la post-combustion est coupée en cours de décollage.

Sitôt décollé, je demande à la tour l'autorisation d'effectuer mon demi-tour ; celle-ci me signale un Fouga devant moi qui approche de la piste parallèle à celle que j'utilise. C'est la rançon des terrains moitié civil - moitié essais en vol : la cohabitation ne nous facilite pas notre tâche. « La tour, d'Oscar Zoulou, je reste à 500 pieds » « OZ, après votre passage, vous virez à gauche pour refaire un autre passage, correct ? »

Premier passage à 220 noeuds à l'entrée de piste, en accélération vers 300 noeuds, virage à gauche, l'avion répond avec une docilité parfaite. La configuration lisse adoptée pour ce vol nous donne une manœuvrabilité plus grande, un pilotage plus pur aussi. Deuxième passage à 100 pieds : cette fois-ci, il faudra accélérer de 300 à 400 noeuds en cours de passage. Un véritable rase-mottes à près de 800 kilomètres à l'heure avec un pur-sang qui ne demande qu'à aller plus vite, c'est grisant. « Je vous signale le Fouga en approche finale à 1500 pieds maintenant » dit la tour. « Je suis à 600 pieds, je viens de couper sa route. »



Il y a de la brume et la visibilité à basse altitude n'est pas fameuse. Tout s'arrange et je peux me présenter sur la piste 15, dite piste Concorde, face à la ville de Toulouse dans de bonnes conditions. Sitôt le passage effectué, je dégage par la gauche, voluptueusement dans une chandelle qui permet d'incliner très fort l'avion et de serrer le virage ; c'est le seul moment où Caneill a l'occasion d'admirer le paysage par son hublot.

Troisième passage : les choses se corsent. La vitesse au cours du survol de la piste passera de 400 à 500 noeuds soit plus de 900 kilomètres à l'heure. J'ai pu monter à 1500 pieds, ce qui m'a permis de garder le terrain en vue. Dernier virage à 350 noeuds, 66° d'inclinaison ; je me présente en finale en accélération pleins gaz secs et règle ma vitesse de début de mesure à l'aide de petits coups d'aérofreins. « Top début de mesure ». La vitesse croît mais plafonne à 480 noeuds. Il faudra, au prochain passage, allumer la post-combustion. « OZ virage à gauche, je vous signale une Caravelle qui décolle actuellement sur la piste parallèle. Elle gardera son cap en montée. » « Bien compris je l'ai en vue. »

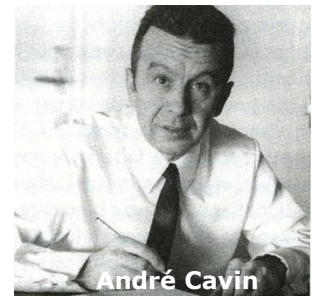
Il s'agit maintenant de serrer les virages pour ne pas perdre de vue la piste et mes points de repère personnels. Le passage s'effectuera à 480 noeuds en accélération vers 550 noeuds, soit plus de mille kilomètres à l'heure, toujours à 100 pieds (30 m). Ce doit être assez impressionnant vu du sol. Pour l'instant, je vole à 400 noeuds en éloignement et rapidement entame un virage serré. Dès la fin de virage, j'accélère ; je ne vois pas la piste, mais sais que je suis bien aligné grâce au château d'eau qui me permet de me situer à quatre kilomètres de l'entrée de piste. Je pique pour accélérer en affichant les pleins gaz secs. Il faut absolument que je sois à 480 noeuds au début du point de mesure ; un petit coup d'aérofreins pour ajuster la vitesse, relâché très rapidement, met l'avion en très bonne position pour la mesure. J'allume alors la postcombustion, les deux PC l'une après l'autre. Chaque manette est levée dans le secteur PC et avancée d'un centimètre environ pour assurer la sélection. Et soudain, j'ai la sensation immédiate d'une perte de poussée. Je pousse alors les manettes de gaz à la poussée maximale en même temps que mon inquiétude grandit : je pense avoir une extinction complète. Je réduis alors, coupe la postcombustion, les deux manettes demeurant sur plein gaz sec. Je perçois dans l'air de pressurisation une odeur curieuse, analogue à celle dégagée par une lampe à pétrole, mal allumée, qui fume.

TEMOIGNAGE

Le niveau de bruit ambiant a diminué notablement ; on a une sensation de silence relatif. J'amorce instinctivement une légère montée et engage un virage à gauche pour éviter Toulouse. Je survole l'hôpital Purpan ; c'est hallucinant le nombre d'immeubles aux alentours, je ne l'avais jamais réalisé... Je manipule les deux manettes sans aucune réaction, je les ramène sur la position plein réduit puis les positionne à mi-course et place les sélecteurs de réallumage en vol sur marche. Tout ceci s'est passé en quelques secondes et j'annonce à la salle d'écoute : « J'ai une extinction. » « Zoulou, pouvez-vous répéter ? » me lance Cavin. « Une extinction ». « Extinction de quoi ? » le son de sa voix se fait angoissé. « Les deux réacteurs » lui dis-je calmement.

Je pressens déjà l'issue de ce vol, mais je suis confiant. Je sais, par expérience, combien les sièges éjectables Martin-Baker fonctionnent parfaitement. J'ai été témoin de l'éjection de Jarriges du Mirage III V à décollage vertical, à 15 mètres du sol, en vol stationnaire à Istres alors que je terminais mon stage à l'EPNER et cet accident m'a profondément marqué.

Cavin : « Rallumage vol ! Rallumage vol maintenant ! » Moi : « Le rallumage vol ça ne marche pas. » Cavin angoissé : « Rallumage vol sur les deux ! » dit-il. « Oui, bon, rallumage vol, voilà, c'est déjà fait » dis-je d'un ton agacé par le superflu de ces conseils tardifs. J'ai maintenant un autre souci en tête et, tout en manipulant les gaz et les sélecteurs, sans aucune réaction, par acquit de conscience, je pense déjà à notre éjection. Au sommet de la trajectoire, toujours en virage à gauche, je suis accaparé par le choix de la zone de crash. Nous sommes encore en plein milieu de l'agglomération toulousaine et les immeubles défilent sous la perche de nez, celle-là même pour laquelle ce vol était programmé.



André Cavin
Extrait d'«Une épopée française» d'André Turcat et Pierre Sparaco

La vitesse décroît d'abord lentement : partis de 500 nœuds au moment de la panne, nous sommes encore à 350 nœuds à 1500 pieds, au sommet de la trajectoire, mais le badin « dévisse » maintenant plus rapidement, le virage et la traînée induite s'ajoutant, l'échange d'énergie n'est plus gratuit. Je dis à Pierre Caneill : « Il va falloir sauter ». Celui-ci n'a encore rien dit, mais il a tout entendu et réalisé sa situation inconfortable où il n'a comme information qu'un badin et un altimètre. Le virage étant peu incliné, il ne voit rien du sol et ne sait où il va atterrir. Devant moi, je découvre enfin une zone moins peuplée. Encore des habitations mais ce sont des habitations clairsemées parmi des étendues plus grandes de verdure.

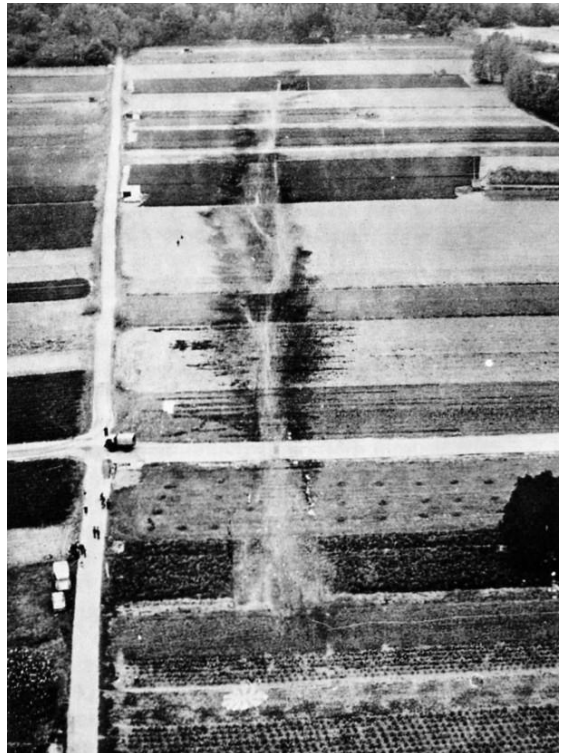
« Badin actuel ? » demande la salle d'écoute. « 280 nœuds ». Je suis maintenant à 900 pieds, la pente de descente est encore faible, j'arrête le virage dans l'axe d'une zone non habitée et j'essaie un ultime réallumage des moteurs. Le bouton gauche de réallumage est positionné sur arrêt puis sur marche, je manipule ensuite la manette gauche, toujours sans aucune réaction. Idem à droite. L'action se précipite. Je réalise qu'il faut maintenant donner l'ordre de sauter à Caneill. « Sautez » dis-je dans l'interphone qui fonctionne encore. Caneill accuse réception : « OK » répond-il. Je continue à trimer l'avion pour monnayer l'échange vitesse/pente. Il faut sauter, sans appréhension. Je revois Jarriges, il y a un an, sautant de son Mirage dans une situation bien plus critique que la mienne aujourd'hui. Je saisis la commande haute du Martin-Baker. Abandonner un si bel avion ! Notre outil de travail que nous avons si peu utilisé et qui devait tant nous servir au moment des premiers vols Concorde. Quel gâchis ! Je ne peux m'empêcher, en tirant le rideau, de continuer à contrôler ma vitesse et surveiller mon altitude : 300 pieds, 220 nœuds. Le coup est parti (*La bande d'enregistrement récupérée après l'accident indiquera une hauteur d'éjection de 57 mètres.*)

Je me laisse aller, impuissant, au gré de la séquence automatique d'éjection. Je ressens d'abord un violent courant d'air au moment du largage de la verrière de l'habitacle, et puis, dans la seconde qui suit, je reçois un magistral coup de pied aux fesses ! Fixé à mon siège, je suis projeté vers le haut avec une force brutale suivie d'un départ en rotation complètement désordonné. L'embout de la chenille de mon masque à oxygène m'a frappé au front pendant que je tourne : je n'avais jamais imaginé auparavant les détails de cette

TEMOIGNAGE

séquence d'éjection. À la grâce de Dieu ! Arrivé au sommet de ma trajectoire, instantanément je me sens freiné et stabilisé : c'est le parachute d'extraction qui a permis au parachute principal de se déployer ; le siège s'est séparé et je descends maintenant de plus en plus vite. Devant moi, à quelques centaines de mètres, de la fumée noire intense parmi les arbres. Attention à l'atterrissage ! Je n'aurai pas eu beaucoup de temps, six, huit secondes au plus pour réfléchir à la meilleure manière de me réceptionner au contact du sol. Dans ma candeur naïve, j'imaginai le contact avec le sol pareil à celui d'un papillon : en douceur, les jambes légèrement fléchies, jouant le rôle d'amortisseurs. Voilà bien une lacune dans ma formation. Avec une vitesse verticale de huit mètres par seconde en descente, le contact avec le sol est d'une brutalité extrême. Je reste un moment par terre comme broyé. Mes jambes n'ont joué aucun rôle : tel un pantin, elles se sont repliées et mon postérieur a tout encaissé. Je ressens une vive douleur dans la colonne vertébrale qui me laisse groggy pendant quelques secondes. Péniblement je me relève, douloureusement. Mes genoux en hyperflexion ont pâti sous le choc, mais je suis sur terre et bien vivant.

J'ai atterri dans un champ de carottes : des gens, sans doute des maraîchers, accourent d'une maison proche. Je redresse le dos et bien que souffrant énormément, je m'efforce tant bien que mal à faire bonne figure. Je leur demande : « Avez-vous aperçu un autre parachute ? ». « Non » me répond-t-on. Je suis catastrophé. L'avion brûle à quelque trois cents mètres de moi. Je regarde dans sa direction et que vois-je ? ... Pierre Caneill boitillant, ayant de grosses difficultés respiratoires, marchant sur ses chaussettes, mais bien vivant lui aussi. Un homme s'approche de nous et nous propose de nous conduire dans sa voiture à Sud. C'est un garçon d'une trentaine d'années, barbu et sympathique qui nous ramène à Blagnac comme deux auto-stoppeurs. Je ne saurai jamais son nom et nous ne pourrions même pas le remercier. Nous restons, Caneill et moi, sans rien nous dire, absorbés par des pensées intérieures. Nous croisons deux voitures de pompiers : l'alerte a été donnée rapidement : nous sommes à Beauzelle, à 4 kilomètres environ au nord de l'aéroport. Il est seize heures cinquante et dans dix minutes le flash de France Inter diffusera la nouvelle. Ma femme, à Neuilly, risque de l'apprendre et il faut absolument que je l'appelle.



Traces laissées par le Mirage IV 04, lors de son contact avec le sol. Un peu avant le premier impact, le parachute de Pierre Caneill

*Extrait de « Histoire de l'Aéronautique Française »
Jacques Noetinger*

Pierre Caneill sort de sa torpeur et me raconte le déroulement de son éjection vue de la place arrière : « J'ai parfaitement reçu et accusé réception de vos deux messages : « On va sauter » et « Sautez » ; j'étais en position dès le premier message, j'ai commencé à tirer au second mais surpris peut-être par l'effort, ou par suite d'une inhibition réflexe, j'ai marqué un temps d'arrêt avant d'accomplir complètement la manœuvre. Ce qui, poursuit-il, m'a donné le rare privilège d'un lâché d'une demi-seconde sur Mirage IV ! » La position au sol de la corolle de son parachute montre bien que son éjection fut tardive, puisqu'il se trouve à cinq mètres des premières traces de l'avion qui, bien trimé, c'est-à-dire bien équilibré, n'a pas percuté mais touché le sol tangentiellement.

Nous arrivons à Sud et montons dans nos bureaux : il n'y a personne. J'empoigne le téléphone, appelle mon domicile. Marie-Josette était sur le point de sortir ; elle fermait la porte de l'appartement quand elle a entendu l'insistance de la sonnerie. Elle est rentrée et a décroché, mais n'arrive pas à croire ce qui vient de m'arriver. Je lui confirme et la rassure.

TEMOIGNAGE

Je me change sans hâte car ces douleurs lancinantes des genoux et du dos se font de plus en plus précises et l'esprit préoccupé par le film des dernières 38 secondes de ce vol qui se déroule et recommence inlassablement. Ai-je bien fait tout ce qu'il fallait ? Un pied sur une chaise, j'ai du mal à me plier, je noue mon lacet de chaussure. Defer entre dans le bureau, étonné et ému de me voir là, en complet veston, alors qu'il était persuadé que nous étions dans le tas de ferraille dont on aperçoit encore la fumée. Il m'apprend que Turcat, accompagné de Cavin, se sont rendus sur les lieux de l'accident. De la salle d'écoute, personne n'a pu discerner la double éjection, trop tardive donc trop basse et masquée par un rideau d'arbres. Notre retour a été si discret que personne ne nous a vus et, nous le saurons par la suite, Turcat n'a eu la certitude de notre éjection qu'en apercevant les tubes guides des sièges déployés. Je repartirais volontiers pour Paris, mais il y a l'enquête de la gendarmerie et le médecin de Sud tient à me voir : il me conseille un examen radiologique ; on me conduit donc à Purpan dans une salle d'urgence moyenâgeuse à la Goya, on m'allonge sur un lit parmi des blessés et des moribonds en attente de soins. Fracture par tassement : je ne pourrai pas célébrer, comme il convient, avec mes amis, la fin heureuse de cette aventure.

Epilogue

C'est sur un brancard, dans un Mystère XX, que je serai ramené à Paris le lendemain. Mon arrêt de vol durera trois mois. Entre-temps, l'organisation du premier vol de Concorde aura été modifiée et je n'y participerai qu'en observateur. Caneill aussi souffrira d'une fracture de la malléole et d'une côte cassée, mais se remettra plus rapidement de notre accident. Le Mirage IV ne sera jamais remplacé et il nous manquera énormément au début des vols du prototype, au moment des essais de « flutter » lors de l'augmentation progressive du domaine de vol. Il sera remplacé par un Mirage III qui, malheureusement, n'aura pas la même autonomie.

Un accident, si le pilote en réchappe, est toujours suivi d'une enquête où celui-ci est systématiquement mis en cause. Quelques semaines plus tard, j'étais convoqué à paraître devant une commission d'enquête présidée par l'Ingénieur Général Fournier. Bien évidemment l'analyse de l'accident par le département enquête-accidents conduit à envisager toutes les causes possibles. L'une d'entre elles rendait le pilote responsable de la panne double de moteurs en imaginant une mauvaise exécution de la procédure dans l'utilisation de la postcombustion lors de l'application de la pleine poussée « Pleins gaz - PC ».

Je dois ici rendre hommage et remercier le colonel Plessier pour m'avoir défendu dans une lettre adressée à la commission, après avoir découvert dans l'enregistreur de bord (*) la partie qui montrait, sans contestation possible, que la séquence de l'allumage de la postcombustion avait été effectuée conformément aux consignes détaillées dans le manuel de vol du Mirage IV.

Pierre Dudal

() Afin d'éviter une obstruction thermique par l'influence d'un moteur sur l'autre au niveau de la tuyère, au moment de l'allumage de la postcombustion, la manœuvre consiste à décaler le positionnement des manettes de l'ordre de deux à trois secondes. À ce moment, l'avion accuse un à coup notable qui se traduit par une saute brutale et momentanée de l'enregistrement de l'incidence. Or, sur le vol du 23 octobre, ce phénomène, cette saute du paramètre incidence, se décèle à deux reprises sur la bande d'enregistrement, bien séparée, au moment de l'affichage pleins gaz-PC. Ceci prouve sans contestation que la procédure d'affichage séparé de la postcombustion avait bien été respectée.*

