Ce devait être un convoyage simple, standard, normal. (1)

[](http://www.pilote-chasse-11ec.com/wp-content/uploads/2013/05/A-157-atr-sur-bidon-Dakar-02.82-Cne-Lang-Coll.-Vallet1.jpg)

La mise en place des trois avions (spare compris) eut lieu le jeudi 4 mars 1982, sur la Base Aérienne d' Istres.

Après le briefing de convoyage, avec l'équipage du ravitailleur, on se retrouvait tous logés à l'hôtel à Istres. (2)

Le lendemain, le vendredi 5 mars, à part un lever encore plus matinal lié à cet hébergement en ville, tout se déroulait normalement jusqu'à la première panne du KC 135 qui nous obligeait à annuler temporairement la mission. (3)

Je ne saurais dire, aujourd'hui, combien de pannes il a eu ou si, tout simplement, cette panne a duré toute la journée; je sais que nous avons effectué plusieurs briefings, donc plusieurs tentatives de décollage, mais le dernier avait porté plus spécialement sur la détermination de l'heure limite d'envol pour tenir compte de l'heure de la nuit, au niveau de vol, au large des Canaries, pour le dernier ravitaillement en vol. Nous n'avons pas eu à affronter ces conditions extrêmes: La mission a été reportée au lendemain.

Nous avons rejoint nos chambres mais cette fois sur la Base: le personnel féminin de la RAM  avait terminé son rassemblement et donc vidé les lieux.

Le second jour, le samedi 6 mars, tout se passa bien et nous prîmes notre envol, normalement; je n'ai pas souvenir d'un quelconque problème en vol, lors de ce convoyage mis à part l'atterrissage.

Nous venions de terminer notre dernier ravitaillement, le petit complément de sécurité et nous entamâmes notre descente vers l'aéroport international de Dakar, pour laisser la place, auprès du Boeing, aux quatre avions du détachement; ils profitaient de ces convoyages pour faire des entrainements Ravito.

Malgré les conditions VMC, le VOR fut indispensable pour rejoindre la verticale piste de cet aéroport noyé dans la "Brumasse"; nous sommes partis au break et je me souviens d'avoir essayé de ne pas perdre de vue, ni mon équipier, ni la piste.

Au moment de toucher des roues, il me reste encore cette sensation d'enfoncement (parce que trop haut) et, très rapidement, une curieuse analyse du bruit entendu me fait annoncer: " j'ai éclaté les pneus" puis " Je roule sur les jantes"...

Ensuite tout se passe rapidement, je contrôle cet avion, au pied jusqu'au bout, et je le vois s'immobiliser en même temps que l'aile droite bascule au sol, comme un planeur; je n'ai toujours pas réalisé. Je coupe les réacteurs, ouvre la verrière et, voyant quelques flammèches au niveau du bidon, me débrêle, saute au sol et courre vers le bord de piste pour m'éloigner de cet avion que j'imaginais prendre feu. Après quelques dizaines de mètres, je découvrais un spectacle ahurissant: Un avion, train rentré, calme et serein, posé sur son bidon ventral et son saumon d'aile droite.

Je m'attendais à toute autre chose et je commence à comprendre ce qui s'est passé: la piste, l'équipier, la piste, l'équipier...mais au fait où est-il mon équipier? On me rassure rapidement en m'annonçant qu'il s'est dérouté à Thiès (4); enfin une chose positive: ce déroutement avait été briefé à chaque fois que nous avions fait une tentative de départ d'Istres!!!!!!!!

Tout aussitôt, et là rien ne vous étonnera de la part de nos mécanos, arrive un tracma avec sa remorque de roues, puis une grue. Le commandant en second de la Base de Ouakam (5) est rapidement là également et me réconforte très chaleureusement quand monte en moi, à postériori, toute l'émotion liée à l'analyse de la situation et aux conséquences d'un atterrissage où j'aurais été subitement conscient de "ma non sortie de train": remise de gaz, décalage de l'allumage des PC, couple et probablement une catastrophe qui n'aurait rien eu en commun avec cet atterrissage de vélivole.

Je suis revenu vers cet avion pour finir le travail (coupure des instruments et de tout contact électrique......) et constate que je suis sorti à gauche, par habitude ou réflexe, et que j'ai sauté à terre d'une hauteur bien plus importante que si j'avais accompli la même action du côté droit ( l'avion s'était affaissé sur son aile droite!!!); très rapidement les mécanos sont montés sur les ailes, ont ouvert les trappes adéquates et accroché l'avion aux élingues de la grue. Ce jaguar s'est retrouvé suspendu à la grue mais le déplacement de l'ensemble a commencé à donner à l'avion un mouvement de pendule. "Arrêtez tout: Cet avion n'a rien et nous risquons d'avoir de plus gros dégâts en le faisant tomber au sol" s'est écrié le commandant en second de la base et l'avion est resté suspendu à la grue un certain temps qui n' a pas permis de trouver rapidement un chauffeur de semi-remorque (la base était fermée; voir renvoi 5). Je ne sais dire qui a eu cette idée géniale: " Si on mettait un groupe et qu'on actionne la manette de train, on pourrait sortir le train au complet, reposer l'avion au sol et le tracter " ! Pourquoi n'y avions-nous pas pensé plus tôt? En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, ce fût fait et l'avion se retrouva sur le parking du détachement jaguar avec un bidon ventral diminué de moitié, un saumon d'aile râpé (le droit) ainsi qu'une quille arriéré.

Si mon équipier s’était posé à Thiès, les quatre jaguar du détachement décidaient de se poser sur la piste transversale et secondaire (rarement utilisée) et je pus assister au dégonflage des seize pneus qui avaient souffert d'un freinage d'urgence; j'avais peut-être réussi le plus bel atterrissage de ma vie mais j'avais aussi foutu un sacré bordel; heureusement, le trafic de l'aéroport international de Dakar-Yoff, à cette époque de l'année et à cette heure-là n'était pas très important: il n'y eu que trois avions déroutés au Cap-Vert dont le Boeing ravitailleur (6).

Après ne mon passage à l’infirmerie et les examens effectués n’ayant montré aucune anorexie où toute autre anomalie qui aurait pu justifier cet "accident", je me retrouvais à table avec tout le personnel de ce détachement dont un de mes camarades de promotion était le chef. J'ai eu tout le loisir d'entendre les louanges des pétafs qui n'en revenaient pas de voir qu'après démontage et essais, rien n'avait souffert au niveau du ventral hors le bidon qui découpé comme il l'était ressemblait à ce genre de matériel que l'on voyait dans les ETIS pour la formation du personnel.

Ce n'était pas fini, il fallait rendre compte, rédiger les messages et les compte-rendus S.V. Les Moyens Opérationnels de la Base (des transporteurs) comptaient sur l'expertise du détachement et attendait le retour du Boeing, avec notre commandant en second d'Escadre à bord.

La bible, en matière de Sécurité des Vols, nous imposait la rédaction d'un compte rendu d'incident léger; on avait beau la retourner dans tous les sens, la bible était la bible et je m'en trouvais fort aise. "Ça ne va pas! Vous me voyez téléphoner au GRAND (7) et lui dire qu'un jaguar a eu un incident léger, en lui détaillant ce qui s'est passé" s'exclama notre futur commandant d'Escadre. Je crois qu'il mit longtemps à se décider mais après avoir repris la bible dans tous ces chapitres et renvois ou annexes qui la rendaient barbare, il fallut bien se rendre à l'évidence: je venais de commettre un incident léger!!!!!!!!! (8)

Je passe rapidement sur le coût de la soirée que j'ai offerte au restaurant des Almadilles pour fêter cette "résurrection" pour m'attarder sur la remise en condition du jaguar "incidenté"; le matériel reçu et remonté en lieu et place de celui qui avait été endommagé, l'avion faisait un vol de contrôle et était déclaré bon par le chef de détachement en place. Que nenni, c’était sans compter sur le jugement dubitatif de nos officiers mécaniciens d'état-major ! Force Schumac fut envoyée avec lunettes et tout le nécessaire à mesurer l'avion et ses distorsions éventuelles subies lors de cet atterrissage sur le bidon ventral. Et bien non! Cet avion remesuré était moins tordu qu'à sa sortie d'usine (9).

J'ajouterais que c'était mon premier convoyage en tant que leader, que mon numéro 2 (on le surnommait Fifi) effectuait son premier convoyage après transfo-ravito et qu'une grue Pinguély (capable de transporter un jaguar sans risque de renversement) attendait tranquillement dans le port de Dakar que les formalités de dédouanement fussent accomplies.

Voilà tout est dit sur ce convoyage normal qui s'est déroulait de façon anormale mais dont je garderais toujours le souvenir du "plus bel attero de ma vie".

(1) Deux avions pour une relève de potentiel avion au sein du détachement en place à Dakar.

(2) La Région Aérienne Méditerranée (RAM: peut-être qu'à l'époque elle portait encore le numéro 4) accueillait tout son personnel féminin sur la Base pour un congrès/séminaire ou quelque chose d'équivalent; toutes les chambres de l'hébergement étaient occupées.

(3) L'immatriculation du Boeing était CC : Charlie deux fois; on le surnommait surtout "Casse-Couille". Je ne sais pas si cela est arrivé à tout le monde, mais quand j'étais en présence de cet avion et d'un certain "Boomer», dont j'ai maintenant oublié le nom, tous les ingrédients étaient réunis pour se confronter à quelques problèmes.

(4) Il est peut-être le seul à s'être posé sur ce terrain de déroutement.

(5) Normalement les bases outre-mer fonctionnaient sur un rythme de six matinées travaillées et du dimanche chômé, avec un total d'heures de fonctionnement équivalent à celui effectué en métropole. Ce samedi 6 Mars était le premier samedi de l'application d'un régime différent: cinq matinées travaillées et le week-end chômé.

(6) Le Directeur des vols de ce convoyage était notre commandant en second d'escadre qui profitait de ce convoyage pour mettre les pieds pour la première fois en Afrique en prévision d'une éventuelle reprise des opérations africaines sous son futur commandement.

(7) On le surnommait le GRAND parce que c'était un grand chef !

(8) Il y a accident quand il y a mort d'un membre de l'équipage ou d'une personne tierce extérieure : Ce n'était pas le cas!

Grave ou léger, seul le montant des dégâts causés ou subis fixe la limite entre les deux statuts: malgré le coût des équipements à renouveler (bidon, saumon et quille), le montant du

Préjudice fut bien inférieur à cette limite.

(9) Le jaguar avait une structure travaillante en nid d'abeille et la cellule avait une norme dans une fourchette autour du zéro.