

Un panier récalcitrant

Sergio RODRIGUES



L'incident raconté ici n'est pas la conclusion d'un rapport d'enquête, simplement le récit d'une situation compliquée comme la Chasse en connaît parfois. Il s'appuie sur le témoignage de son principal acteur, qui aurait bien aimé ne rien avoir de particulier à raconter. L'histoire aurait pu se terminer bien plus mal. C'est le sang-froid et l'entraînement des personnels qui ont permis d'en réduire l'impact.

Le ravitaillement est une technique complexe qu'il convient d'aborder avec beaucoup d'humilité. Même par temps calme et dans un air soyeux, cette manœuvre, où il s'agit ni plus ni moins que d'aller toucher un autre avion, nécessite de respecter scrupuleusement la procédure, les nombres et le tanker. Les risques sont nombreux, de la distraction passagère à un mouvement aérodynamique intempestif ou un souci mécanique. En l'espace de quelques secondes, une belle journée pour l'aviation devient une épreuve pour les nerfs. Cette manœuvre est un véritable totem d'égalité car, même pour les plus aguerris, ce n'est jamais gagné d'avance. Le simple passage à la pompe peut vite devenir une joute avec le panier et pire encore, le prélude à une éjection.

Dans le cas que je vous raconte, il s'agissait du capitaine Guillaume POINSOT, pilote du 1/2 effectuant une période de détachement au 3/11. Ce jour-là, le 15 janvier 2013, il participait à un vol comprenant un ravitaillement auprès d'un KC-130 J *Hercules* des US Marines.

D'abord, quelques éléments techniques pour les moins connaisseurs d'entre vous : sur un tanker classique type C-135 / KC-135, un chasseur enquille le panier à une vitesse d'environ 300 nœuds (kts) à une altitude comprise en 6000 et 8000 mètres. Avec un appareil à turbines comme le *Hercules*, la même opération est réalisée entre 3000 et 4000 mètres autour des 220 kts. À cette vitesse, l'avion a plus d'incidence et il est plus mou au manche. La réponse des gaz est plus lente car la manette est en secteur arrière et le pilote s'investit plus pour garder le contact, même si les commandes de vol électriques en réduisent la difficulté. Malgré tout, c'est une situation qui requiert concentration, calme, dextérité et anticipation. Le type de ravitailleur n'est pas un facteur dans l'incident qui nous intéresse aujourd'hui, cela aurait pu se produire ailleurs et avec un autre appareil. Cette explication vous permet simplement de saisir les deux types de ravitaillement que peut réaliser un chasseur.



Revenons à notre Cigogne. Il avait réussi son approche, régulière et à vitesse normale, et il avait enquillé fermement, comme il l'avait appris, en poussant le panier pour rester dans le réceptacle et se donner un peu de marge sur l'axe longitudinal. Pour faire simple, un mécanisme sur la perche, le gland, permet de verrouiller le contact et déclencher le transfert.

Lumière verte, flow nominal, ne reste alors plus qu'à tenir quelques minutes en lissant les irrégularités aérodynamiques, souple sur le manche et les gaz, épousant la houle du tanker et son propre mouvement dans la masse d'air. Un bon test de coordination œil-main.

Comme le ravitaillement est toujours un moment délicat, les pilotes sont mentalement parés à toute éventualité. On ne se promène pas à quelques mètres d'un avion d'une centaine de tonnes sans garder un niveau élevé de vigilance. L'incident est une hypothèse, une variable abordée au briefing dans la partie sécurité et les différentes options sont discutées à froid. Le déroulement des What-ifs est gravé dans le cortex primal du chasseur, à chaque situation correspond une suite d'actions. Si la probabilité existe, on la prend en compte.

Notre camarade était donc en alerte. Après avoir reçu la quantité de carburant prévue, soit une petite poignée de minutes de patrouille serrée, il procède comme à son habitude et, l'avion bien dans l'axe, il enlève une louchée de gaz pour reculer et s'éloigner doucement du panier. Là, normalement, la bague de jonction devrait céder sous l'effort et s'ouvrir pour libérer le gland. Première surprise : le panier résiste et reste fermement ancré à la perche. Le tuyau s'étire jusqu'à finir dangereusement tendu. Le pilote rapporte des fuites au niveau de l'embout et des traces de déchirure à la jonction avec le pod.

Pas le choix cependant, il faut sortir. Le stress monte un peu. Il enlève une nouvelle louchée de gaz pour forcer le décrochage, quitte à provoquer quelques dégâts, l'arrachage proverbial du gland étant alors le plus probable. À sa grande surprise, non seulement le panier ne bouge pas, ni même l'embout de perche d'ailleurs, mais le tuyau se détache carrément de la nacelle ! Trente mètres de flexible en caoutchouc renforcé par une armature métallique en forme de ressort sont maintenant solidaires du chasseur !

Le pilote constate avec désarroi qu'il est encore relié au KC-130 par un filin métallique qui s'allonge sans rompre, un reste de la structure interne du tuyau, comme le fil d'une pelote de laine qui se déroulerait. Il est dans une position inconfortable pendant une vingtaine de secondes, comme suspendu au ravitailleur.

Notre Cigogne savait parfaitement comment tout cela allait se terminer et, avec une certaine résignation, il a attendu que ce filin casse et lui renvoie le tuyau à la figure, projeté par les lois de la physique à plus de 200 kts. Sans pouvoir y faire quoi que ce soit, il le regarde accomplir un large mouvement latéral, entraîné par la vitesse, et venir se briser le long du fuselage du Mirage 2000-5 dans un énorme fracas plus que crispant. Retenant mal un "oh merde" pourtant de rigueur, il a fermé les yeux et s'est recroquevillé autant que possible pour se protéger d'un choc qui pouvait être dramatique. Le tuyau, en explosant littéralement, a laissé des marques de frottement et d'impact sur les entrées d'air et jusqu'à la dérive, en passant par les ailes et les surfaces mobiles, arrachant même des sondes. Le choc initial passé, notre malheureux pilote rouvre les yeux pour constater que le panier, quant à lui, est toujours fermement coincé autour de la perche de ravitaillement.

L'avion est toujours là, lui aussi, et il est maintenant temps de parer à l'essentiel et faire le tour du propriétaire après la tempête. Il vérifie ses paramètres et s'assure, sous le regard d'un équipier, que son avion est pilotable. Le moteur semble être en bonne santé, les commandes répondent de manière nominale. Deux cases de cochées. Voyons maintenant l'environnement immédiat. Le compte-rendu est rapide et révèle que la situation reste très sérieuse. En effet, le panier traîne derrière lui une partie métallique qui frappe et racle le radôme avec furie. En s'allongeant, il cogne fortement la verrière juste au niveau de la tête du pilote. À tout moment, la masselotte métallique, qui pèse plusieurs kilos, peut briser le plexiglas et heurter le pilote de plein fouet. Il envisage un instant l'éjection puis se ravise car il risquerait de heurter cet embout lors de sa sortie. Il décide alors, sous la supervision du chef d'escadron qui l'accompagne, de se dérouter en douceur sur la BA 188.



Lors du transit, il réalise que la structure en forme de ressort, maintenant à nu, se détend progressivement, menaçant d'être ingérée par l'entrée d'air droite. Si cela se produisait, il serait contraint à l'éjection, sans nul doute. C'est donc avec une concentration redoublée que notre pilote, toujours escorté, se dirige vers Djibouti. Alternant entre gestion de son approche et pilotage souple, il subit les attaques désordonnées du tuyau, abaissant même le train très tôt pour voler le moins vite possible. Des minutes très stressantes, mais où l'émotion devait laisser la place à la prudence. Il fallait repousser l'envie d'aller vite et procéder avec méthode et sang-froid.



Après un circuit au-dessus de la base, il finit par se poser et rouler sans autre incident jusqu'au parking du 3/11 où des mécanos interloqués l'attendaient. L'ensemble de l'incident avait duré moins d'un quart d'heure. Après enquête, il fut déterminé que les pièces de la perche française et du réceptacle américain étaient incompatibles et pouvaient causer des blocages. Pendant quelques mois, le temps de modifier les éléments, nos Mirage 2000-5 n'ont pas pu se ravitailler sur KC-130 US.

