



DOSSIER ENQUETES – ACCIDENTS

Enquêtes-accidents en Auvergne (1973-1982)

Récits par Jacques Pageix

Le 1er décembre 1973, il est affecté au District Aéronautique « Auvergne » relevant de la Direction Régionale de l'Aviation Civile Sud-Est en qualité d'adjoint au chef du district, et en assurant les permanences opérationnelles (interventions, enquêtes-accidents, etc.).

II- CLERMONT-FERRAND et l'AUVERGNE (1973-1982)

--0--

SOMMAIRE

--0--

1-Installation, le 10 décembre 1973, au District aéronautique "Auvergne";

2-Premières enquêtes;

3-Les Planeurs;

4-Les Planeurs Ultra-Légers (PUL);

5-Les avions légers (loisirs, travail aérien, etc.) les avions de collection;

6-Les avions commerciaux;

7-Les Hélicoptères;

8-Les Montgolfières;

9-Les décollages en campagne parfois suivi d'accidents...;

10-L'une de mes dernières enquêtes avant mon départ à Toussus. Ou : "perdu dans la forêt" ...;

11-Affectation à Toussus-le-Noble le 6 septembre 1982 ; je quitte l'Auvergne pour la région parisienne. Mes adieux à un vrai chef: Claude Vérel.

--0--

1-Installation, le 10 décembre 1973, au District aéronautique "Auvergne";

Après quelques contrariétés (*) (l'Administration avait égaré dans un premier temps ma demande de mutation pour l'Auvergne...), je quittai - certes sans trop de regrets, mais non sans avoir fait mes adieux à mon chef Bernard Palayret (**) - le Service Technique de la Navigation Aérienne, Cité de la Convention, à Paris, 246 rue Lecourbe, où je n' avais passé qu'un peu plus d'une année, en incluant mon stage pour l'obtention du brevet de pilote des corps techniques à Challes-les-Eaux, en été 1973.

Le 10 décembre 1973, je retrouvai "mon Auvergne chérie" comme dit la chanson, patrie de mes origines, pour rejoindre ma nouvelle affectation au District Aéronautique "Auvergne" (***) et "chausser les bottes" d'adjoint au chef de district Claude Vérel.

Ce service, installé à Clermont-Ferrand-Aulnat, relevait de la Direction Régionale de l'Aviation Civile Sud-Est à Aix-en-Provence (****).

() : Ces contrariétés ne se limitèrent pas à cela; ainsi, le poste sur lequel j'étais pourtant l'unique candidat fut supprimé sans explication. Je sus plus tard qu'un fonctionnaire haut placé à la Direction de la Navigation Aérienne avait lorgné ce poste pour son neveu qui ne pouvait y prétendre qu'après sa nomination en tant qu' IEEAC (sélection professionnelle).*

Je dûs pour ma part passer au dessus et le Ministre de l'époque, Jean Chamant lui même, amis de ma famille, intervint en ma faveur. Ensuite, ayant pris depuis peu mes nouvelles fonctions, le neveu du personnage haut placé ayant été nommé au grade d'ingénieur pour pouvoir postuler, "on" me demanda d'échanger nos postes, ce que Vérel refusa catégoriquement...

*(**): Bernard Palayret était un "personnage"; il nous recevait dans son bureau très familièrement, renversé en arrière sur son fauteuil, sa pipe calée entre les dents, les pied déchaussés reposant parfois sans façons sur son bureau ; derrière lui,, complétant ce tableau, s'affichait une belle eau-forte de la cathédrale de Rodez sa patrie d'origine (et celle de ma future épouse qui -encore le fruit du hasard- faisait ses études de droit à Montpellier avec la fille de son frère pharmacien à Rodez...). Je le rencontrai plus tard alors qu'il était patron du SFACT et qu'il signa l'achat d'un lot de TB20 de la Socata ; j'étais alors Commandant de l'Aéroport de Toussus (siège de la SOCATA) et nous nous retrouvâmes chez Michel Peignaud à "La Belle Époque" à Châteaufort en Yvelines. Il y avait là, naturellement, le patron de la SOCATA qui n'était autre que Jean-Marc de Raffin Dourny, IEEAC de la promo ENAC 1966 précédant la mienne (1967). Nous fûmes ensuite conviés à une soirée au Trianon Palace à Versailles...*



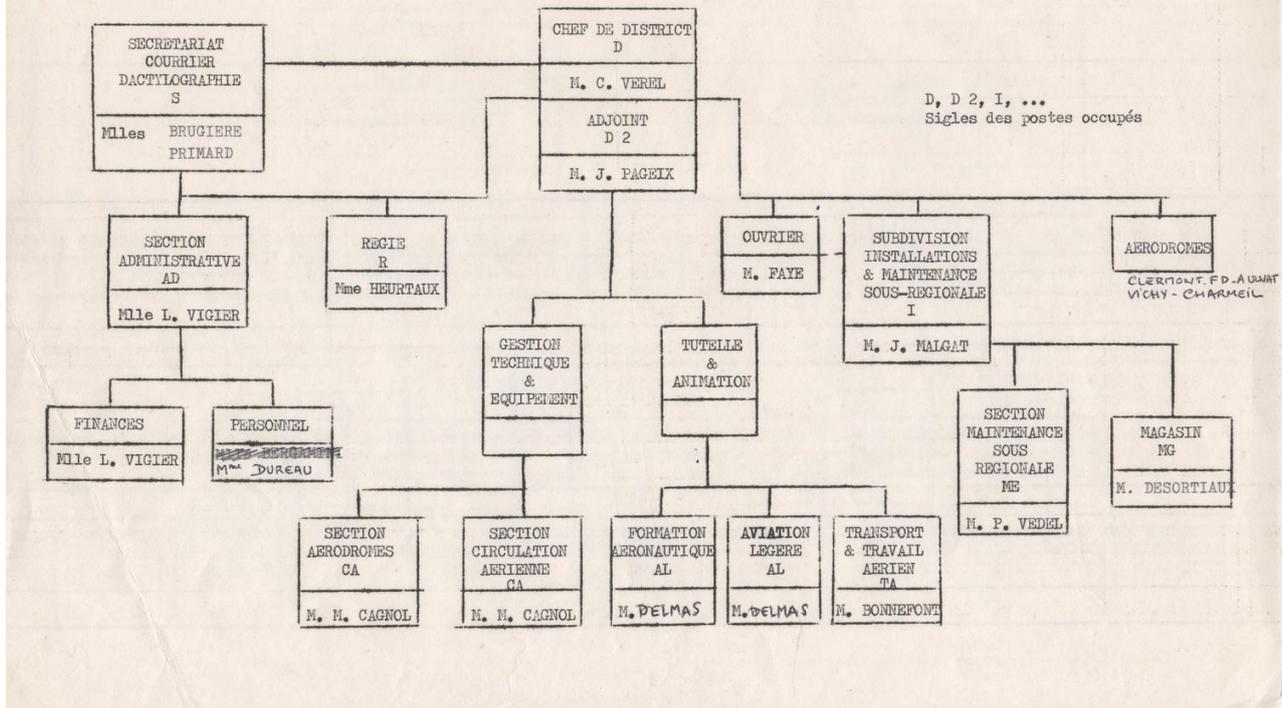
Bernard Palayret

*(***) Voir ci-après l'organigramme de 1974. Le District aéronautique "Auvergne" prendra en 1980 l'appellation (le premier de tous) de "Délégation Aéronautique Auvergne". Le chef de District était Claude Vérel, une forte personnalité qui venait d'être affecté (juin 1973) après avoir séjourné de nombreuses années au Tchad comme représentant de l'ASECNA (son directeur était Roger Machenaud, à Dakar, personnage impressionnant que j'avais rencontré en Afrique à Dakar, Nouakchott et Niamey, en 1970/71 et qui fut plus tard notre Directeur de la Navigation Aérienne).*

Deux assistants en provenance de l'Afrique nous rejoignirent bientôt: Marcel Cagnol à la section "Transport aérien" (que j'avais connu à Niamey lorsque j'enseignais à l'EAMAC) et Marc Bonnefont pour la section "Circulation aérienne", un auvergnat de Combronde qui avait été commandant d'aérodrome de Man en Côte-d'Ivoire...Il y avait aussi Georges Schmitt à la section "Aviation légère et formation" qui fut plus tard remplacé par Jean Delmas. Je les cite volontiers, car ils m'accompagnèrent quelques fois dans mes enquêtes et furent pour moi de précieux collaborateurs.

*(****) : Les directeurs furent successivement Henri Mazen, Marcel Agésilas, puis Jean Chappert. Les trajets Clermont-Aix prenaient sept heures par le train "Cévenol", avec ses viaducs et tunnels, ou trois heures seulement avec nos petits avions (Clermont-Fd-Aulnat - Marseilles-Aix-les-Milles)...*

REGION DE L'AVIATION CIVILE SUD-EST
 DISTRICT AERONAUTIQUE "AUVERGNE"
 - ORGANIGRAMME -



Voici l'organigramme du District Aéronautique "Auvergne", peu après mon arrivée en décembre 1973. Les agents chargés des enquêtes de première information étaient : Claude Vérel, chef du District, Jacques Pageix, adjoint, Jacques Malgat, chef de la Maintenance Radio régionale pour le District Aéronautique et Georges Vuillat, Commandant, André Olivier, Chef CA, Alain Bouteille, chef de la Maintenance Radio, Hervé Renouf, chef CA, pour l'Aéroport de Clermont-Fd-Aulnat. M. Brulin pouvait intervenir le cas échéant pour l'Aéroport de Vichy-Charmeil dont il prit le commandement après le départ de M. Bernard de Lamaze.

Rappelons ici les différentes fonctions du District:

Tutelle des aérodromes: entretien, extensions, création, plates formes occasionnelles et privées circulation aérienne et contrôle, gestion des personnels et des budgets de fonctionnement, concessions aéroportuaires, police des aérodromes (arrêtés préfectoraux), SSIS, prospective et planification, respect des servitudes aéroportuaires et radioélectriques, urbanisme, balisage;

Tutelles du transport aérien;

Tutelle de l'aviation générale et de la formation aéronautique, tutelle des écoles et aéroclubs, brevets licences et qualifications vol à moteur, hélicoptère, vol à voile et tous autres aéronefs, parachutisme avant transfert au Ministère de la Jeunesse et des Sports);

Maintenance radio-électrique des aides à l'atterrissage, à l'approche et en route.



De Gauche à droite: Georges Vuillat, Claude Vérel et Jacques Pageix lors d'une assemblée générale de l'Aéro-Club d'Auvergne (1976). En Auvergne, le vouvoiement et la cravate étaient de rigueur.

Je trouvais à Aulnat une équipe somme-toute assez récemment installée sur ce site: Claude Vérel, Ingénieur principal, chef du district, avait pris ses fonctions quelques mois auparavant. Il venait du Tchad, où il était représentant de l'ASECNA (*) à N'Djamena (ex Fort-Lamy).

() Il avait gardé beaucoup de liens avec les cadres de cette organisme, qui venaient souvent le voir. J'eus ainsi l'occasion de rencontrer Maurice Faunière de SOFREAVIA organisme pour lequel Vérel effectuera des missions outre--mer (d'où quelques intérim que je dus assurer...), Louis Sanmarco (président), Roger Machenaud (directeur général) que je connus lors de mon service à l'ASECNA (1970-1972) et qui devint par la suite Directeur de la Navigation Aérienne (DNA). Ceux-ci assisteront tous aux obsèques de Claude Vérel en 1985 pour lequel nous nous transportâmes dans un avion du SFACT de Melun pour nous rendre, avec le chef de centre Jean Lalande et Alain Monnier avec qui Vérel volait en IFR.*

L'équipe du district était constituée essentiellement d'agents venus d'Afrique (ASECNA): Marcel Cagnol (que j'avais connu à Niamey...) Marc Bonnefont (qui avait été commandant de l'aérodrome de Man en Côte d'Ivoire, après avoir tenu un poste en Mauritanie), et Georges Vuillat, nouveau commandant de l'aérodrome de Clermont-Aulnat, qui venait de Haute-Volta où il était représentant de l'OACI.

Je rends hommage à ces agents qui avaient acquis en Afrique des facultés de débrouillardise extraordinaires ; livrés à eux-mêmes loin de leur direction, il avaient dû se rendre autonomes : ils savaient aussi bien administrer les personnels que réparer des groupes électrogènes ou des systèmes radioélectriques complexes. À leur côté - et c'est là que je voulais en venir - on ne pouvait que profiter de leur expérience et s'instruire...

Roger Machenaud, ancien directeur général de l'ASECNA et ancien DNA, les évoquait dans une interview retranscrite dans l'ouvrage "Mémoires d'Outre-Mer":

"Je dois rendre ici hommage aux commandants d'aérodrome qui faisaient alors fonctionner le transport aérien : Pierre Chambige à Brazzaville (Je l'ai connu comme chef du bureau du directeur à Aix), Claude Vérel au Tchad, René Villaume puis Julien Buchet-Bully à Bangui, Maurice Serra et Jean Viaud au Gabon".



Source: "Mémoires d'Outre-Mer, Le temps des Ingénieurs de la Navigation Aérienne, 1945-1968". Coll. Mémoire de l'aviation civile.

Vérel...Son beau frère André Galbe (ils avait épousé les deux sœurs, brillantes universitaires, professeurs agrégées), collègue ingénieur au STNA, m'avait prévenu : "tu vas avoir un chef qui décoiffe!" Cela me fut confirmé lorsque je me présentait à lui...Un personnage dont l'autorité, reconnue de tous, s'exerçait sur ses collaborateurs avec une grande rigueur qu'il s'appliquait d'abord à lui-même. Son passé qui me fut révélé par la suite était celui d'un alsacien "malgré nous", résistant, emprisonné dans les geôles de Lyon et condamné à mort, ancien combattant au sein de la Légion étrangère...

Je connaissais déjà mon jeune collègue et ami Jacques Malgat, ITNA/I 1969, chef de la maintenance radio-électrique régionale qui avait été nommé à ce poste depuis plus d'une année. En 1973, le chef de district alors en poste,

Bernard de Pradel de Lamaze, se trouva en congé maladie et Louis Dupasquier, commandant de l'aéroport de Vichy-Charmeil fit son intérim jusqu'à l'arrivée de Vérel. Dupasquier parti en retraite, on nomma De Lamaze commandant de l'aéroport de Vichy-Charmeil où il prit sa retraite quelques temps plus tard, remplacé par Monsieur Brulin. Peu après mon arrivée, nous nous rendîmes, Vérel et moi à son pot de départ, dans un avion de l'aéro club d'Auvergne que Vérel pilotait. Au retour, nous fûmes pris dans une tourmente de neige épouvantable avec une visibilité quasiment nulle. Vérel restait imperturbable ; j'avoue toutefois que j'étais un peu inquiet car je savais qu'après le survol de la plaine de Limagne, sans souci pour nous, l'arrivée à Aulnat, aérodrome cerné de montagnes, ne serait pas aussi simple...Je me posais mentalement cette question: "Vérel, récemment venu du Tchad - certes pilote professionnel instructeur - mais qui n'avait pas encore fait son stage IFR, en était-il conscient?"

J'avais échappé de peu à l'enquête sur l'accident du Viscount d'Air Inter survenu l'année précédente, le 27 octobre 1972, près de Noirétable. Jacques Malgat, que je viens d'évoquer, avait dû gérer, seul, les dispositions relatives aux recherches et à l'enquête (indices, enregistrements, documents etc) sur cet accident jusqu'à l'arrivée des enquêteurs du BEA. Il était en effet le seul ingénieur au District, en mesure de se rendre sur place et de se charger de l'enquête de première information. Michel Vigier du BEA, mon prof de l'Enac, rencontré plus tard me dit qu'il s'en était très bien tiré. Il arriva par le train le lendemain pour entreprendre l'enquête du BEA.

Le rapport final du BEA est toujours en ligne. L'accident (survenu en limites communales de Noirétable et de Viscontat) eut lieu au cours d'un vol Lyon-Clermont (avec instructeur à bord), lors de la mise en descente, exécutée trop tôt, après des recoupements de radiobalise MF perturbés par des manifestations orageuses. L'année suivante, on installa une balise MF à Seychalles dans l'axe d'approche afin de mieux baliser la mise en descente" (1).

Une remarque importante pour moi: de toute ma carrière, je n'ai jamais été confronté à des accidents de gros avions commerciaux. Et d'une manière générale, les victimes étaient adultes. Dans le cas de l'accident de Noirétable, il y eut un enfant indemne, fils d'un médecin de Lyon qui accourut sur les lieux du drame au volant d'une ambulance et qui participa aux secours et aux soins apportés aux blessés.

Plus tard, à Toussus, un chef de brigade de gendarmerie territoriale qui m'accompagnait sur les lieux d'un accident me fera une remarque à ce sujet : il avait été confronté à des accidents de la route qui touchaient des enfants et il me

témoigna le traumatisme que cela lui causa.

Peu après mon affectation survint un accident aérien le 18 novembre 1974 qui nous attrista tout particulièrement : deux jeunes collègues (*) que j'appréciais beaucoup, utilisaient un des avions affectés à la DAC-SE, un GY80 Gardan "Horizon" pour accomplir leur mission dans le cadre de la mise en place du plan d'Équipement Aéronautique (PEA) ; ils se tuèrent peu après leur décollage de Chambéry. Notre Directeur Agésilas adressa dès le 25 novembre une lettre véhémente au Secrétariat de l'Aviation Civile, car il avait demandé pour les deux disparus une remise exceptionnelle de la médaille de l'aéronautique, et cela avait suscité des objections de la part du SGAC, objections arguant de l'enquête technico-judiciaire en cours. J'ai eu à cœur de conserver cette admirable lettre que nous avons reçus à Aulnat en tant que pilotes des Corps Techniques, et je ne puis m'empêcher d'en citer quelques passages:

() Taché, ITPE (Ingénieur des Travaux Publics de l'État), et Méalarès, jeune IAC (Ingénieur de l'Aviation Civile); l'avion était un Gardan "Horizon", petit monomoteur de voyage à train rentrant fabriqué par Sud Aviation. cf J'ai très peu volé sur cet avion, pourtant récent et moderne, que je n'appréciais pas beaucoup. J'ai eu à traiter un accident d'un appareil de ce type à Toussus (Avion posé sur le ventre).*

La réponse du SGAC était que "dans le cas de proposition en faveur d'un pilote de ligne victime d'un accident aérien la décision avait été négative en raison des conclusions de la commission d'enquête faisant état d'une faute de l'équipage".

À cela le directeur de la DRAC-SE répondit que " le pilote de ligne est un agent formé et rémunéré dont la mission unique consiste à assurer le transport en sécurité des passagers qui lui sont confiés, toute erreur commise dans le domaine du pilotage ou de la navigation étant donc enregistrée comme une faute", tout en insistant sur "la situation toute différente et sur le caractère accessoire de l'activité "pilotage" pour un ingénieur exerçant des responsabilités dans un service extérieur de l'aviation civile où il est seulement appelé, de temps à autre, à se déplacer entre divers aérodromes de la Région".

Pilotes des Corps Techniques de la Navigation Aérienne, nous nous sentions directement concernés pas cette prise de position de notre directeur, touchant l'exécution de nos missions aux commandes d'un avion de la DGAC:

"C'est l'Administration qui accepte un risque en décidant que les ingénieurs des Corps techniques peuvent utiliser, au cours de leurs missions et au profit du Service, des avions dont ils assurent le pilotage".

MA/CR

SECRETARIAT D'ETAT AUX TRANSPORTS
SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION CIVILE

REGION de l'AVIATION
CIVILE SUD-EST

Aix-en-Provence, le 25 novembre 1974

DIRECTION

21, avenue Jules Isaac
13617 - Aix-en-Provence Cédex
Tel. : 27-90-30

Le Directeur

à

Monsieur le Secrétaire Général
à l'Aviation Civile
- CABINET -
93, boulevard du Montparnasse
75270 - PARIS CEDEX 06

N/Réf. : 8. 362 /RACSE/DA.

Objet : Proposition exceptionnelle d'attribution de la médaille
de l'aéronautique à titre posthume

Je vous ai adressé une proposition exceptionnelle d'attribution de la médaille de l'aéronautique en faveur de M. Jean-Claude MEALARES, Ingénieur de l'Aviation Civile, décédé le 18 novembre 1974 avec le motif suivant :

"Ingénieur de valeur, d'une conscience professionnelle exceptionnelle, s'est
"dépendé sans compter pour accomplir les tâches qui lui étaient confiées, a
"trouvé la mort au cours d'une mission nécessitée par la mise au point du Plan
"d'Equipement Aéronautique des Alpes.
"L'ensemble de son activité, son dévouement au Service et l'exemple qu'il a
"donné justifient l'attribution de la médaille de l'Aéronautique à titre posthume".

Vous m'avez fait parvenir en retour le télégramme ci-après :

"Suite à communication de vos Services de ce matin concernant attribution à
"titre posthume médaille aéronautique à M. MEALARES et M. TACHE vous
"fait savoir que Cabinet Ministre des Transports subordonne accord à résultats
"enquête sur accident. Prière faire parvenir à Secrétariat Général à l'Aviation
"Civile - Cabinet, le rapport d'enquête dès qu'il aura pu être établi".

Cet envoi était complété par une communication téléphonique précisant que dans un cas de proposition en faveur d'un pilote de ligne victime d'un accident aérien la décision avait été négative en raison des conclusions de la commission d'enquête faisant état d'une faute de l'équipage.

Je veux penser que l'analogie établie est le résultat d'un examen trop rapide et superficiel de la proposition faite dans le cas de M. MEALARES. En effet le pilote de ligne est un agent formé et rémunéré en vue de l'exercice d'un métier consacré tout entier à la conduite des avions et dont la mission unique consiste à assurer le transport en sécurité des passagers qui lui sont confiés. On comprend qu'en conséquence toute erreur commise dans le domaine du pilotage ou de la navigation soit enregistrée comme une faute.

.../...

Il est inutile d'insister sur la situation toute différente et sur le caractère accessoire de l'activité "pilotage" pour un ingénieur exerçant des responsabilités dans un service extérieur de l'aviation civile où il est seulement appelé, de temps à autre, à se déplacer entre divers aérodromes de la Région.

Les résultats de l'enquête concernant l'accident dans lequel MM. MEALARES et TACHE ont trouvé la mort, ne sont pas encore connus mais justement il paraît important que, sans savoir si une fausse manœuvre a pu être finalement une cause de l'accident, l'assimilation avec la nature des responsabilités d'un pilote de ligne soit écartée.

C'est l'Administration qui accepte un risque en décidant que les ingénieurs des Corps techniques peuvent utiliser, au cours de leurs missions et au profit du Service, des avions dont ils assurent le pilotage. Il faut ajouter immédiatement que cette formule présente un grand intérêt pour l'Administration et qu'elle devrait être développée car le Service de l'Etat y gagne énormément en efficacité (missions accomplies dans des délais beaucoup plus courts, d'une façon qui permet aux ingénieurs d'apprécier de façon beaucoup plus réaliste les besoins des usagers qu'il s'agisse d'aérodromes ou d'aides à la navigation et à l'atterrissage, autorité accrue des responsables de l'aviation civile vis à vis des autorités locales ou régionales).

Naturellement ces déplacements en avions légers doivent être effectués dans les limites et avec les précautions qu'impose la sécurité compte tenu des matériels et des équipements utilisés et je peux donner l'assurance que cet aspect est toujours présent à l'esprit des ingénieurs des Corps techniques dont la formation générale en matière aéronautique (météo, navigation connaissances des équipements de sécurité aérienne) est une bonne garantie à ce sujet.

Sans connaître encore les conclusions de la commission d'enquête dans le cas en cause mais connaissant le caractère réfléchi de M. MEALARES, on peut penser que, s'il est constaté qu'une erreur a été commise dans la manœuvre de l'avion, il est probable qu'elle a dû résulter d'un enchaînement de circonstances (aggravation imprévue et très rapide des conditions atmosphériques dans une région très difficile) plutôt que d'une imprudence.

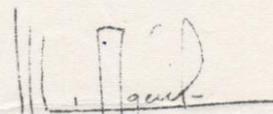
Il existe sans doute des fonctionnaires qui, pour effectuer une mission comme celle qui devait avoir lieu à CHAMBERY le 18 novembre auraient demandé, plutôt que d'envisager le déplacement dans la journée, à disposer de deux ou trois jours afin de pouvoir être transporté confortablement en chemin de fer en disposant des délais les plus commodes pour les correspondances, la prise des repas ou de repos dans un hôtel.

.../...

C'est justement l'activité, le dynamisme, le dévouement de M. MEALARES en même temps que l'ensemble des excellents services rendus qu'il s'agit de sanctionner par l'attribution de la médaille de l'aéronautique à titre posthume. Les circonstances malheureuses dans lesquelles s'est terminée sa carrière ne devraient en aucun cas affecter l'appréciation de la façon remarquable dont il a exercé son métier et donné l'exemple d'une haute conscience professionnelle.

Je me permets d'espérer que les réflexions qui précèdent pourront aider à la prise d'une décision rapide de l'autorité supérieure sur ma proposition.

Le Directeur de la Région
de l'Aviation Civile Sud-Est



Marcel AGESILAS
Ingénieur Général de l'Aviation Civile

M. Lefevre - à titre d'information -

Claude Vérel me chargea dès mon arrivée en décembre 1973 de rédiger les consignes en cas d'accident ; je m'acquittai au mieux de ce travail (70 pages...) en faisant bien le tour de tous les aspects: organisation des astreintes,

liste des organismes à prévenir, dispositions à prendre (messages, etc), prélèvements, enregistrements, en détaillant tous les cas de figure: incidents, accidents, atterrissage en campagne etc). Ces consignes dont je n'étais pas peu fier eurent d'ailleurs la vie dure, puisqu'elle étaient toujours en vigueur une vingtaine d'années plus tard...comme me le confirmeront Mangane et Arbault qui prirent successivement les fonctions de chef de District.

--o--

2-Mes premières enquêtes en Auvergne: Montluçon et Marat.

Dès le début de mon affectation au district aéronautique Auvergne, en décembre 1973, j'effectuai un grand nombre d'enquêtes-accidents concernant des planeurs ultra-légers ; les chutes de ces PUL, parfois graves, se multiplièrent surtout au Puy-de-Dôme qui devint rapidement un haut-lieu du vol libre...J'y reviendrai plus loin. La vie au district aéronautique n'en fut pas moins émaillée d'accidents plus graves d'avions ou de planeurs. Voici deux exemples:

Montluçon : Le 27 août 1974 survint un accident dramatique à Montluçon, où une jeune infirmière de 20 ans, venant de Romorantin aux commandes d'un planeur, vraisemblablement à la suite d'un malaise (elle avait travaillé au sein d'un établissement hospitalier sans prendre de repos), chuta verticalement dans une maison. Une enfant, qui couchait sous le toit mansardé, vit dans un craquement épouvantable le cockpit avec sa pilote s'arrêter tout près d'elle. Elle fut bien évidemment extrêmement choquée et ses parents aussi...Comme on peut s'en douter, je ne fus pas accueilli avec bienveillance...

Ce qui ajouta à la difficulté de mon enquête, c'est que nous étions en zone de police: la gendarmerie des transports aériens, avec qui je collaborais habituellement dans un partage des tâches très bien rôlé, ne serait-ce qu'en recueillant les auditions des témoins, dut se désister. En effet, habituellement, j'avais accès aux carnets d'audition des gendarmes, qui apportaient la plupart du temps de précieux renseignements. Du coup, je fus obligé d'aller chez les voisins pour les interroger et recueillir leurs témoignages et, sans l'uniforme toujours respecté, ce fut pour moi une tâche ingrate (à noter qu'autrefois, nous étions dotés d'uniformes, tombés en désuétude depuis. Voir "la petite histoire des commandants d'aérodromes", par Rémy Tranchant; 1985).

Le lendemain, je dus aller au commissariat pour recueillir les indices que la police avait ramassés ici ou là sans trop de discernement. J'étais accompagné de M. Schmitt, chef de la section formation aéronautique et aviation légère du District. Dans le bureau où nous attendions se trouvait une armoire vitrée avec

un panneau "pièces à conviction".

Je tapais sur la main de Schmitt, qui commençait à se saisir d'un slip qui portait une étiquette avec le mot "viol du ..." Ne pouvant facilement accéder aux débris que les policiers rechignaient à nous montrer, Schmitt voulait ainsi se venger...

Voici quelques extraits de mon rapport d'accident:

"Résumé et nature de l'accident:

"À l'issue de l'épreuve des 50 KM Romorantin-Bourges, après probablement une erreur de navigation importante, le pilote décide de se poser sur le terrain de Montluçon-Domérat. Le planeur se met en autorotation au cours du dernier virage et s'écrase contre une maison.



Georges Schmitt chef de la section formation et aviation légère avec l'une de nos casquettes. Derrière lui, Melle Christine Monnet, notre secrétaire, qui eut par la suite le mérite d'accéder à l'ENAC pour devenir contrôleuse.

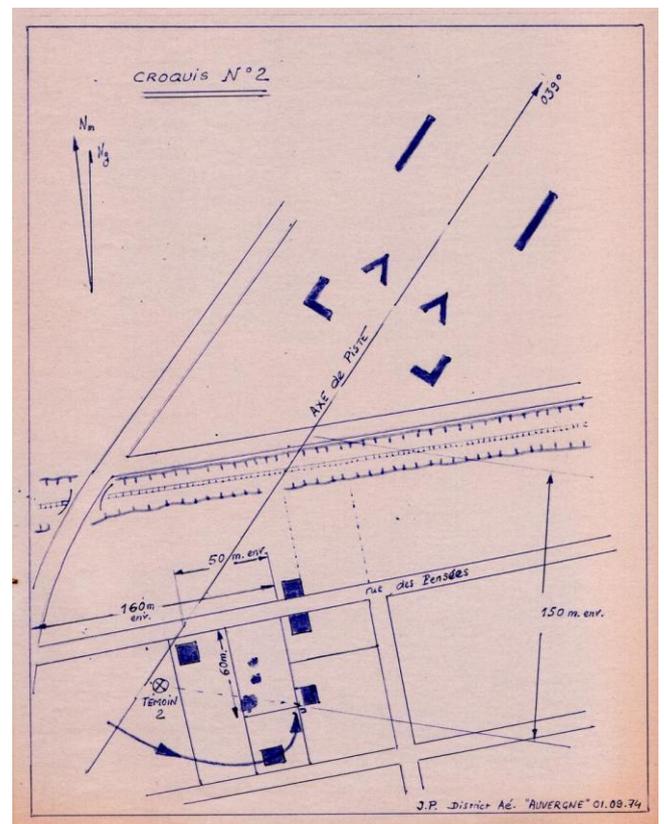
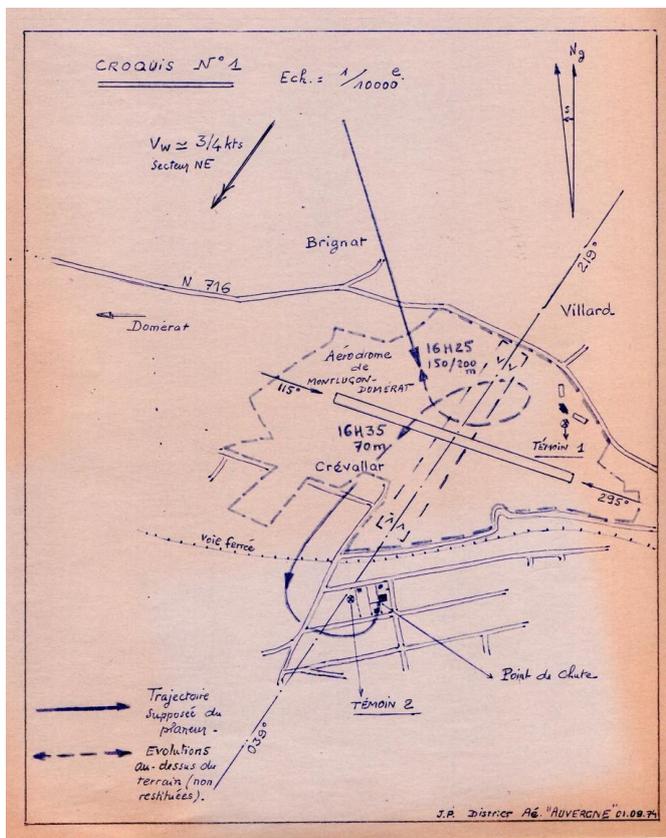
"Circonstances (extrait):

"À la hauteur de Vierzon, le pilote a commis une erreur importante de navigation en confondant le canal du Berry avec le Cher. En suivant le Cher, il s'est écarté de Bourges qu'il n'a certainement pas vu. De plus, il n'a probablement pas apprécié la durée du parcours. Ces faits peuvent expliquer la présence de l'appareil à Montluçon, 2H36 après le départ (130 km au lieu de 60). Il est à noter que la carte de navigation (classique, au 1/500 000e) dont disposait le pilote ne couvrait que le parcours Romorantin-Saint-Amand-Montrond (Saint-Amand est situé à mi-chemin entre Bourges et Montluçon).

"Causes (extrait):

"-État de fatigue probable : l'intéressée effectuait des services très longs dans un hôpital de Romorantin (à partir de 5 heures le matin).

"-Le pilote était probablement mal à l'aise, à cause de l'erreur de navigation et des turbulences suffisamment fortes pour impressionner une débutante".



Croquis Jacques Pageix



Le fuselage du planeur est retombé sur le côté de la maison. Noter la bâche sur le toit à l'emplacement de l'impact.



Marat : Le 22 juillet 1976 je fus appelé à enquêter sur un accident mortel (deux personnes). Un Cessna parti du Puy-Loudes vers Paris, se trouva vite "piégé" entre deux couches nuageuses (stratus); l'équipage perdit le contrôle de l'avion qui se "planta" littéralement dans le sol sur la commune de Marat, près d'Olliergues, Puy-de-Dôme. Arrivé sur les lieux, le sous-préfet d'Ambert, chaussé de bottes, se trouvait déjà là et me dit: Mr Pageix, on vous attendait et nous n'avons rien touché!...Voyant bien que le pilote et son passager avaient leurs têtes "encastrées" dans le tableau de bord, je fus quelque peu choqué mais, reprenant peu à peu mon sang-froid, je préconisai une minute de silence, au garde-à-vous, histoire de me laisser un moment de répit et de réflexion quant à la façon dont j'allais entreprendre mon travail d'enquêteur (*). Au bout de ce laps de temps que je trouvais encore trop court, je commençais mes investigations. Nous avions alors un équipement très sommaire dans notre sacoche et je n'y trouvais pas de gants. Néanmoins, il me fallut bien soulever les têtes pour lire les indications instrumentales. quelques dents restèrent d'ailleurs cramponnées au tableau de bord...Je me souviens que Vérel, à mon retour à Aulnat, me demanda si j'avais bien relevé l'indication du conservateur de cap...

J'insiste sur le côté morbide de ce travail auquel nous devons faire face en nous "blindant" préalablement, comme nous le disions ; pour la plupart d'entre-elles, ces enquêtes touchaient l'aviation générale et le Bureau Enquête Accidents (BEA), localisé à Paris (il ira s'installer ensuite au Bourget**), ne se déplaçait pas et se reposait sur nous. Elles étaient souvent pénibles, les victimes étant rarement retirées de l'épave à notre arrivée. Vaille que vaille, nous faisons notre boulot et nous ne disposions pas, comme cela fut institué beaucoup plus tard, de ces cellules psychologiques destinées à évacuer ce stress.

(*): *Comme je l'ai dit, nous avons eu un cours d'enquête accident à l'ENAC, dispensé par Michel Vigier enquêteur du BEA (rhumatismes doigts crochus, etc) qui restait très théorique au moment inévitable où l'on se trouvait sur le terrain... Je me souviens opportunément de cette obligation qu'il nous avait enseigné de marquer un temps de silence avant de commencer...Je m'étais passionné par ce domaine d'activité, que je compare aux enquêtes "policières" pour lesquelles j'ai toujours un goût marqué, mais au bénéfice cette fois de mes recherches historiques et biographiques (j'ai constitué un blog). Je m'étais vite passionné pour ce domaine et avais potassé non seulement son cours dactylographié, mais aussi l'épais fascicule technique publié par l'OACI (très bien fait).*

(**): *Dans le cadre de l'étude pour la délocalisation du BEA, abrité jusque-là dans les locaux de la cité administrative de la Convention à Paris, XVe, une alternative fut un moment envisagée d'implantation à Toussus-le-Noble, en zone Est. Alors à Toussus, je fis valoir les avantages: parking avion relié aux pistes, hangar, proximité du CEPR de Saclay, etc. Mon ami Jean-François Berthier*

était un chaud partisan de cette localisation. Toutefois, le nouveau chef du BEA (Paul-Louis Arslanian) opta pour le Bourget.

Mon ami le journaliste à "La Montagne" Jean-Baptiste Ledys, auteur d'un recueil des accidents dans le puy-de-Dôme et d'un "Dictionnaire des aviateurs auvergnats de la Première Guerre Mondiale", avait très bien résumé cet accident:

" **Marat PDD.** Le moteur du Cessna 150 est profondément enfoncé dans le sol. Le choc a dû être très violent, ce 22 juillet 1976, à Marat. Ayant décollé du Puy-en-Velay aux petites heures du jour en direction de la région parisienne, l'avion s'est écrasé à une trentaine de kilomètres au nordd'Ambert. Ses deux occupants – G. F., le pilote âgé de 40 ans, et A. B., 27 ans -ont été tués sur le coup. Cette fois encore, les mauvaises conditions atmosphériques, et notamment le brouillard, semble être à l'origine de cet accident".

Les conclusions de mon rapport contenaient bien sûr un chapitre "Causes" et un autre "Recommandations":

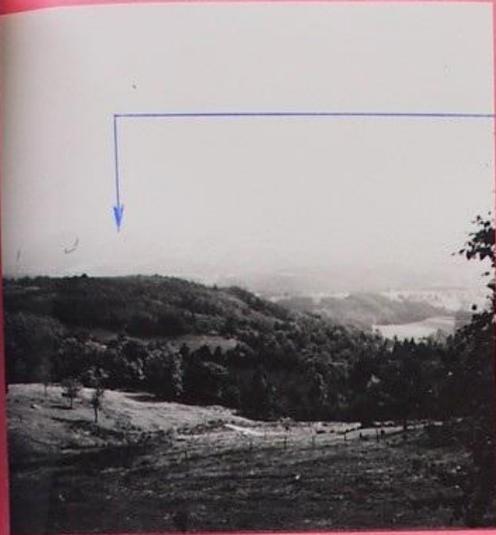
Voici quelques extraits de mon rapport d'accident:

"Les causes:

"En conclusion, cet accident résulte de manière fortement probable d'une mise en conditions IMC involontaire de l'aéronef par le pilote ne possédant pas d'expérience de vol aux instruments (pour autant qu'une telle expérience ait pu être utile dans ce cas). La mise en piqué de l'appareil semble donc consécutive à une perte de références extérieures. La probabilité d'une mise en piqué résultant d'un décrochage ne doit pas être exclue, bien qu'elle paraisse moins certaine (compte-tenu de la régularité du niveau de bruit du moteur perçu par les témoins).

"Les recommandation:

"La personnalité de Monsieur F. ne constitue certainement pas un cas isolé. Ce type d'individualité ne devant pas se développer, peut-être serait-il utile d'attirer l'attention des aéroclubs à cet égard par une Circulaire se référant à un exemple concret. Il apparaît en effet utile de demander à certaines Associations Aéronautiques de veiller de manière constante à ce que les vols effectués soient adaptés aux capacités de ses membres pilotes, en leur recommandant de prendre une décision interne afin d'exiger un minimum d'heures autorisant le transport de passagers (200 par exemple comme cela se pratique souvent).



Vallée
de la
DORE



Situation de l'épave



pale
de l'hélice

Vues de l'avant de l'aéronef



vues latérales

Planche photo de mon rapport.

---/---

3-Les Planeurs:

Le 23 juillet 1974 en fin d'après-midi, je fus prévenu d'un accident de planeur survenu à Sainte-Marie des Chazes au sud de Langeac (Haute-Loire).

Sur les lieux du crash, le pilote décédé avait été évacué ; j'appris qu'il s'agissait d'un jeune sous-lieutenant de l'Armée de l'Air, J. L., 27 ans, marié et père d'un enfant. Il était affecté à la base de Mont-de-Marsan. (décidément, je ne parviendrai jamais à oublier le nom de ce jeune pilote ainsi disparu dans la fleur de l'âge...)

Son expérience du vol à voile était jugée très bonne (brevets de pilote d'avion et de pilote de planeur obtenus en 1965 et en 1966, 1000 heures de vol comme membre de l'aéroclub d'Aire-sur-Adour). Il effectuait avec 20 concurrents le circuit Roanne-Le Puy-Roanne, soit 220 kms, ultime étape de la compétition éliminatoire du championnat de France de vol à voile pour laquelle il était déjà le premier au classement général. Le pilote devait photographier un repère identifié à chaque point tournant.



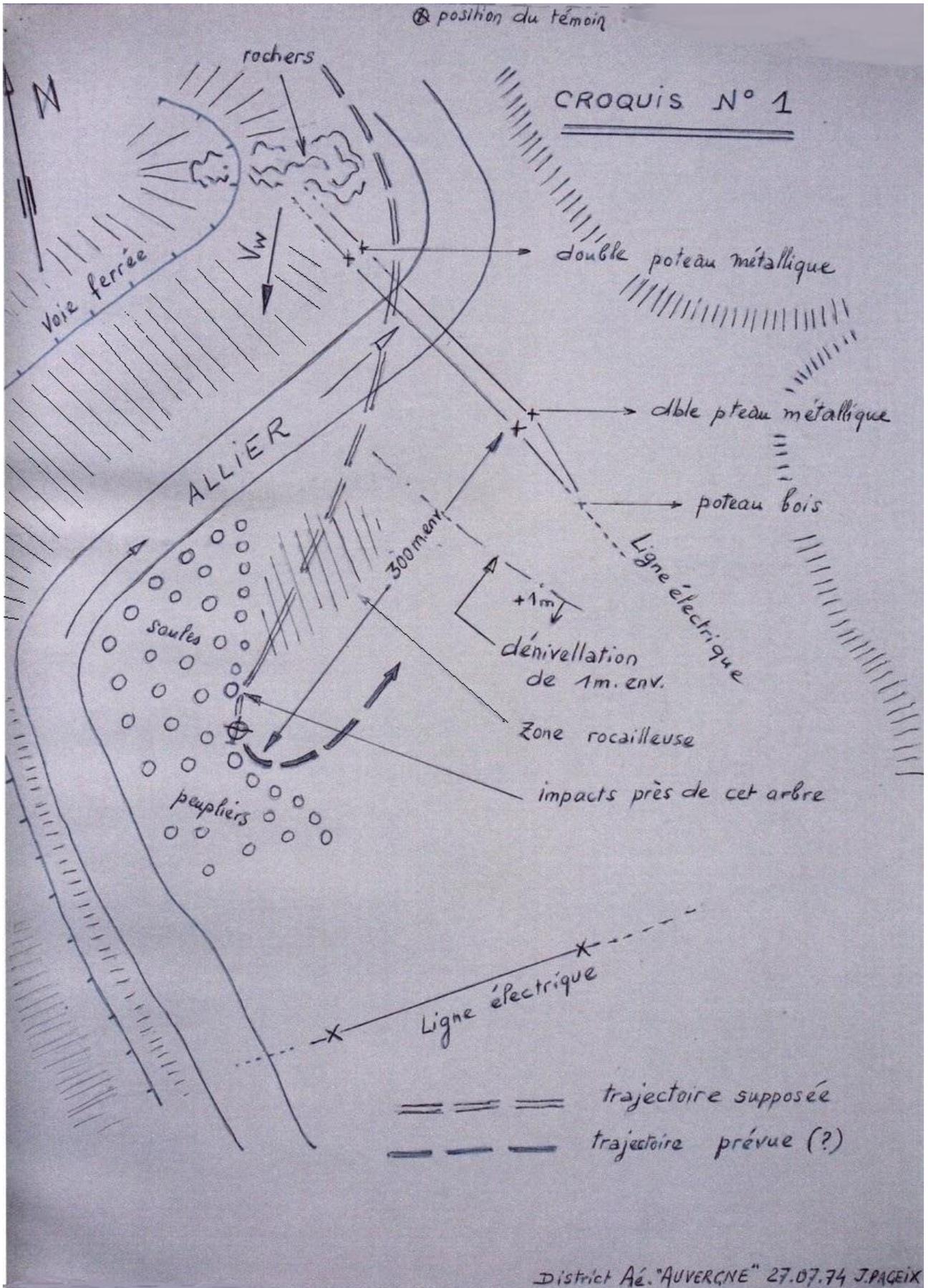
Premières constatations. Je commence à prendre des photos et des notes.

Remarquer au premier plan la fameuse "sacoche-accident" qui contenait tous nos ustensiles d'enquêteur (en désordre: appareil photo, flacons de prélèvement, pince à plomber, boussole-clinomètre, cartes, bloc-note, formulaire aide-mémoire, un exemplaire de l'IGAC-300 , les consignes, eurosignal et j'en oublie (voir le chapitre introduction où le paragraphe (d) éclaire sur ce point). Nous disposions également d'un topofil.

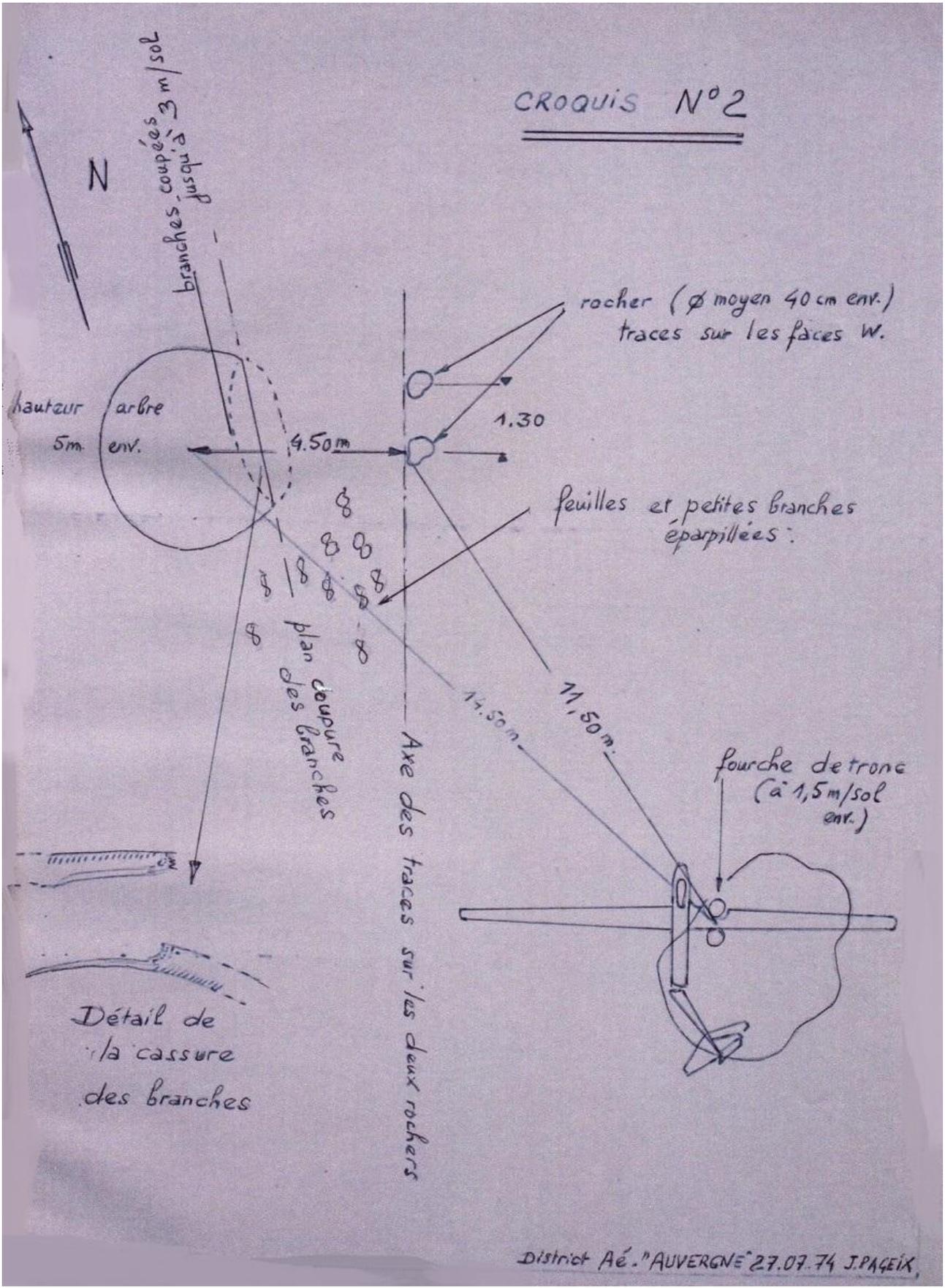


Le planeur est un Glasflugel H201.

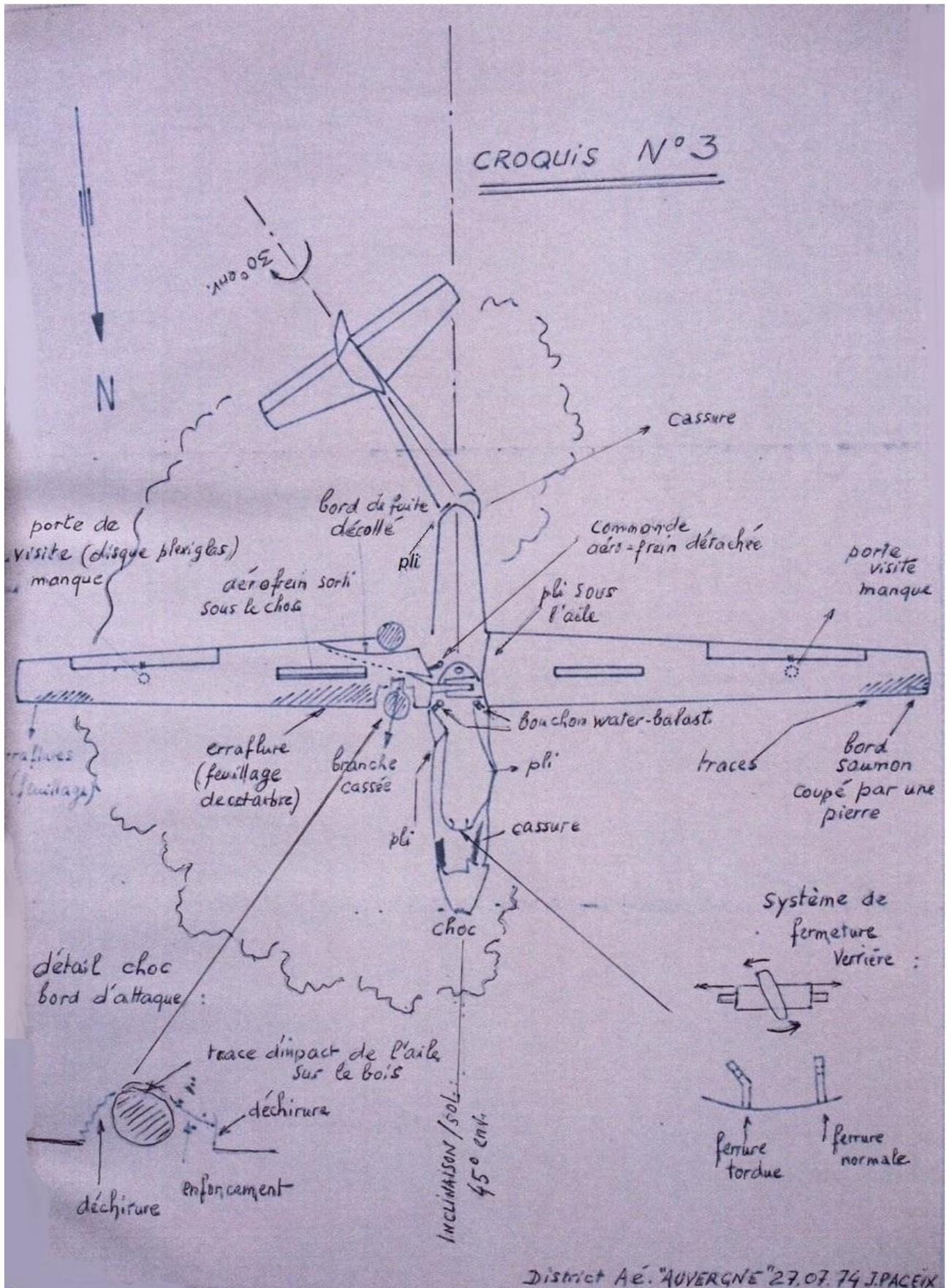




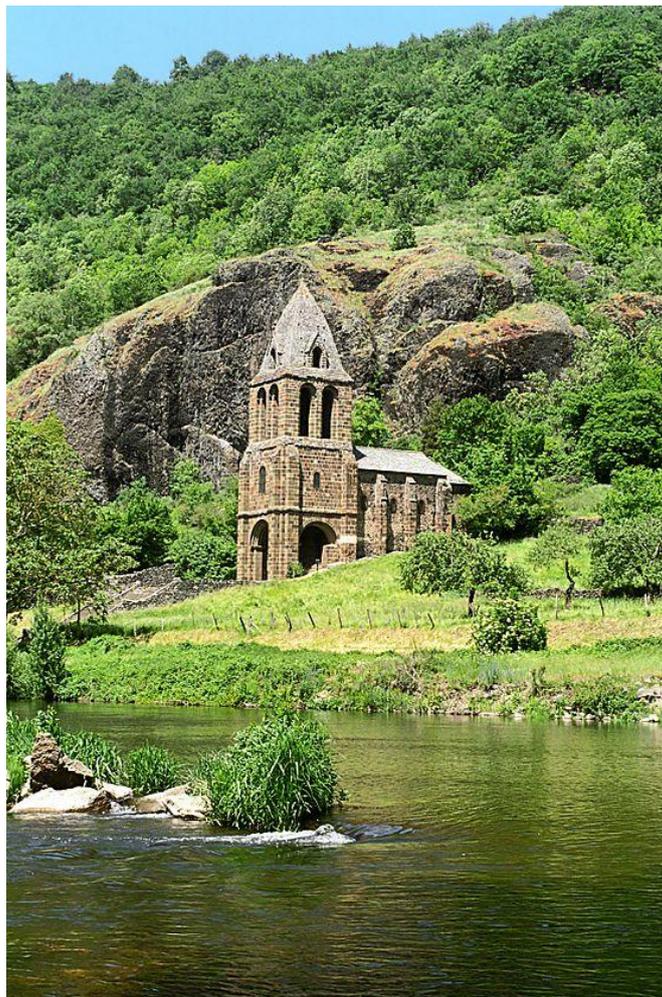
Plan de situation de l'épave.



Relevé des impacts.



Plan de l'épave.



L'austère chapelle abandonnée de Sainte-Marie-des-Chazes, adossée à une parois basaltique, se mire dans les eaux de l'Allier: un endroit certainement bucolique pour les pêcheurs de truites ou de saumons...Je le trouvais quant à moi assez sinistre.

"Il est à noter que la radio de bord est tombée en panne d'émission au début de ce vol", indique mon rapport qui précise aussi: "il est malaisé de déterminer quel facteur a pu contraindre le pilote à tenter un atterrissage en campagne : erreur de navigation (minime puisqu'elle ne représenterait que 10 degrés seulement d'écart par rapport à la route normale) ; détérioration des conditions météorologiques, ou erreur d'appréciation de ces dernières. Il est à noter que la photo prévue au passage à la verticale du PUY n'a pas été prise".

"Il est certain qu'il se disposait à atterrir car son train était sorti et verrouillé. Le fait que les aéro-freins étaient rentrés semble indiquer que le pilote voulait diminuer au maximum sa traînée".

"En effet, les traces laissées au sol et sur un arbre par l'appareil en fin de trajectoire montrent que le pilote voulait effectuer un virage à très forte inclinaison pour éviter un rideau d'arbres et se poser face au Nord (la direction

du vent était sensiblement NORD-SUD)".

(...) " L'appareil a heurté les rochers précités au cours de son virage à forte inclinaison, a rebondi sous l'impulsion du choc et a terminé sa course contre un arbre. Le pilote a certainement été tué sur le coup par le choc final de l'avant de l'appareil contre le sol (vertèbres cervicales brisées)".

"Il est difficile de restituer la trajectoire du planeur en approche finale dans sa branche "vent arrière". Cependant, il est probable que le pilote ait surestimé tout au long de celle-ci la hauteur de son passage au point de mise en virage".

Le témoins que j'ai interrogé, désigné sur le croquis N°1 par une croix, a "aperçu un planeur qui survolait la rivière en descente, il se trouvait à ce moment là à une vingtaine de mètres du sol. J'estime sa vitesse à 80 à 90 Km à l'heure. Je l'ai suivi des yeux et à un certain moment il a repris de l'altitude. Quelques instants plus tard, j'ai entendu un craquement mais je n'ai fait aucun rapprochement avec le passage de l'aéronef". Je n'ai pas eu l'impression que le pilote avait des problèmes avec son appareil. Il semblait suivre la courbe de la rivière".

Les conditions météorologique au Puy étaient correctes: vent du 320°, 5 à 8 kt, visibilité 15 à 20 km, Nuageux (1/8 cumulus à 1300m)

Je me souviens que le lendemain, je reçus la visite du commandant de la base 745 d'Aulnat, le colonel des Portes de la Fosse. Il me marqua d'abord sa surprise de voir un "jeunot" (*) dans un si grand bureau, puis il m'interrogea sur l'accident du planeur. Je lui faisais part de mes constatations et conclusions, non sans lui exprimer mon émotion et ma compassion à l'égard de ce jeune pilote militaire et de sa famille. Avec ce colonel au demeurant très cordial, le fil de la discussion prit très vite un ton amical, d'autant que je lui parlais de mon oncle Pierre Juillard, alors également colonel d'aviation, qui était une référence pour moi. Après son admission à l'Ecole Supérieure de Guerre Aérienne, il se trouvait affecté au Centre de prospective et d'évaluations du Ministère des Armées avec Michel Debré et Hugues de l'Estoile (**). Un large sourire, ponctué par une exclamation de joie, vint éclairer son visage: " Juillard, "Juju", c'était mon "bizut" à l'École de l'Air! .

(*) : Installés provisoirement dans le bloc technique de l'aérodrome, nous n'avions pas encore quitté pour rejoindre nos nouveaux locaux aménagés dans l'ancien bloc technique, décoiffé de sa vigie transportée à Montluçon Domérat. Vérel, parti en stage IFR pour trois mois à Challes-les-Eaux, m'avait dit de m'installer pour assurer son intérim dans son grand bureau en me disant que cela contribuerait à asseoir mon autorité.

(**) : J'ai connu plus tard son neveu, Olivier de l'Estoile, ingénieur chez Dassault, alors qu'il était membre représentant les usagers au sein de la comission de sûreté du Bourget que je présidais...



Amputé de sa vigie, l'ancien bloc technique de l'aéroport de Clermont-Aulnat où nous nous apprêtions à nous installer. A gauche, le club house de l'aéro-club d'Auvergne.

Nos deux secrétaires prennent la pause méridienne (assise dans l'herbe, Christine Monnet, future contrôleuse et l'autre secrétaire dont j'ai oublié le nom et que nous appelions affectueusement "fleur de lotus"). Au milieu, bientôt, le bureau de Vérel et à sa droite, le mien. L'aile gauche était occupée par la GTA.

Photo prise de mon bureau provisoire au 1er étage du bloc technique.

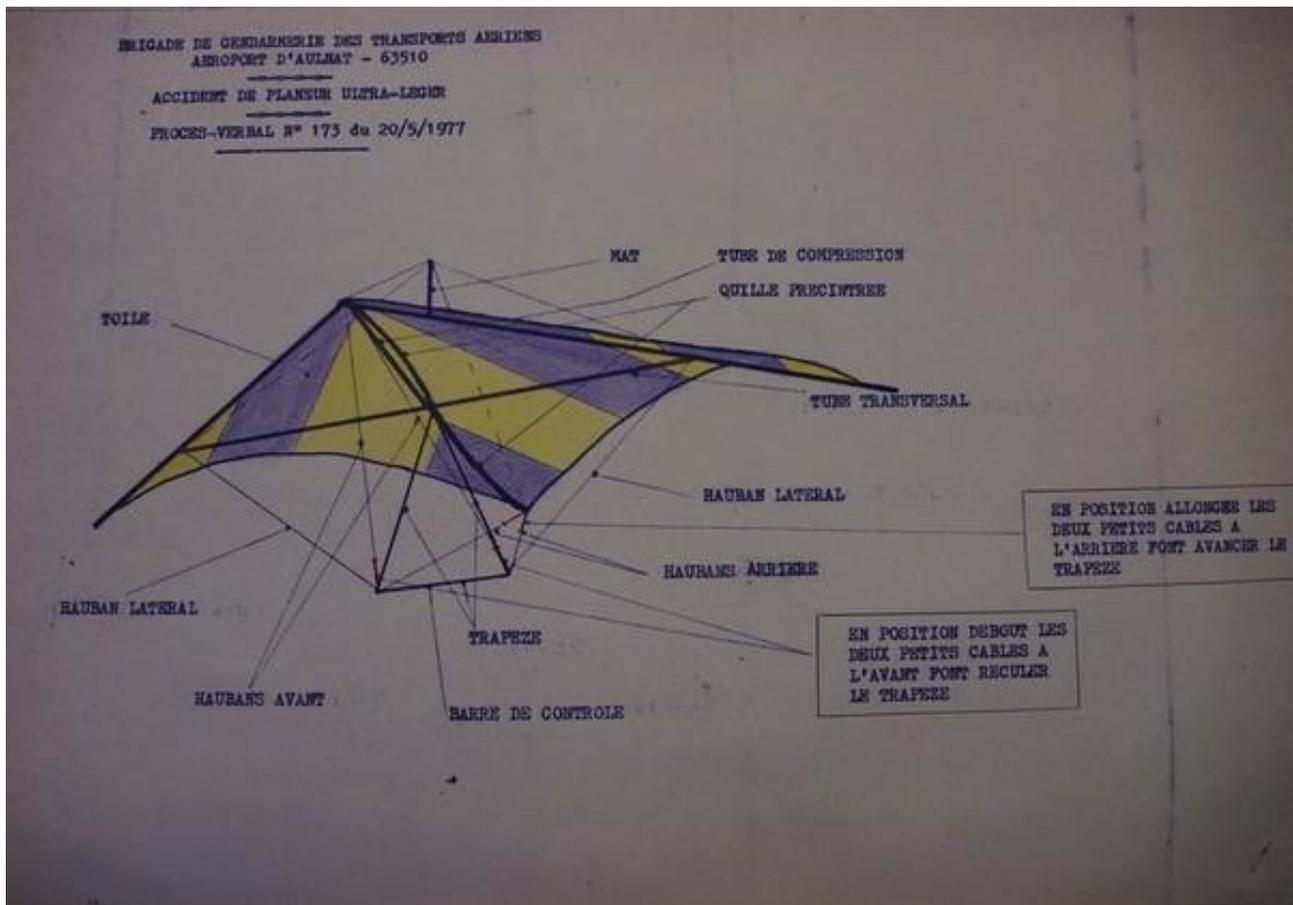
4-Les PUL (Planeurs Ultra-Légers):

Bien que le vol libre fut placé sous la dépendance du Ministère de la Jeunesse et des Sports, nous fûmes appelés à enquêter sur les accidents. En effet, ce ministère, constatant les nombreux accidents survenant au début des années 1970, demanda à nos services de se charger des enquêtes. L'aviation

civile demanda donc au BEA et aux agents des services déconcentrés de s'en charger, et confia dans le même temps une étude à l'ONERA et ses souffleries pour analyser les conditions de vol aux limites des ailes Rogallo (j'ignore aujourd'hui ce qu'il en résulta).

Notre correspondant au ministère de la Jeunesse et des Sports était le colonel Fournier .

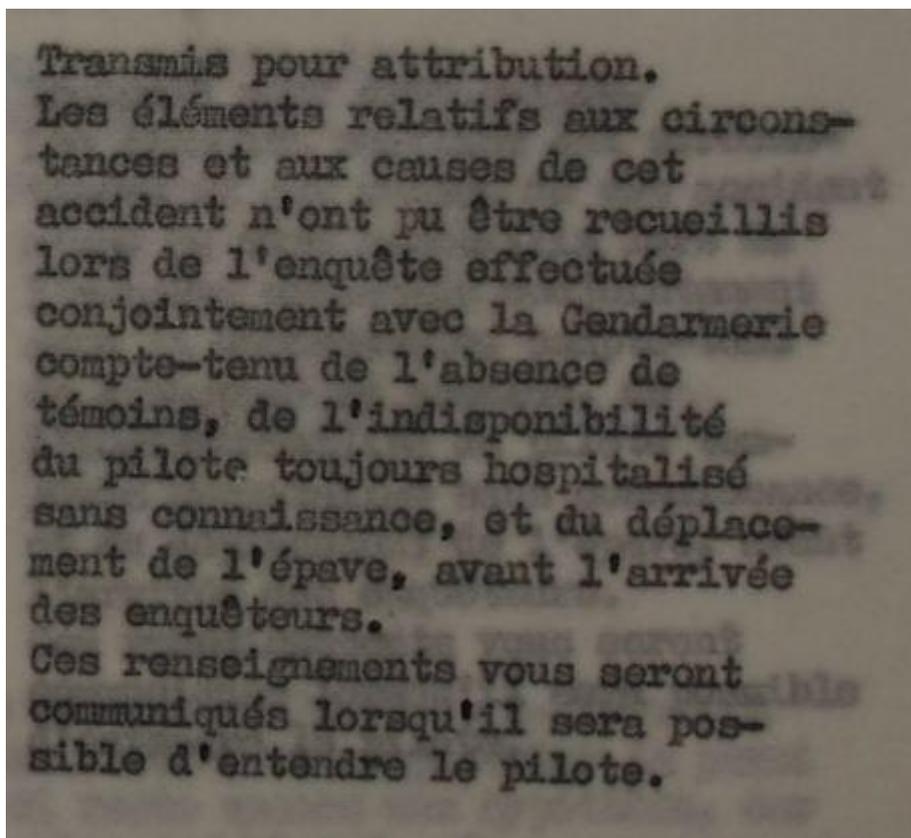
En tout état de cause, les chutes devinrent au fil des années moins fréquentes en raison de l'expérience accrue des libéristes et des mesures d'encadrement prises pour mieux sécuriser cette pratique.



Les deux positions : verticale et couchée (pieds dans les étriers).

Dans l'accomplissement de nos enquêtes sur les accidents de planeurs ultra-légers (PUL), nous nous heurtions à deux difficultés.

La première était souvent l'absence d'épaves et d'indices à notre arrivée, tant le matériel était facile à démonter et emporter par les pilotes, même si l'événement nous était signalé dans de courts délais permettant notre transport rapide sur les lieux. Après visite du site et recueil des témoignages, il nous fallait donc retrouver épave et pilote, le plus souvent avec l'aide des gendarmes ; ceci entraîna parfois quelques situations cocasses...Ceci est souligné dans le bordereau d'envoi au BEA de l'accident du 6 août 1977:



Transmis pour attribution.
Les éléments relatifs aux circonstances et aux causes de cet accident n'ont pu être recueillis lors de l'enquête effectuée conjointement avec la Gendarmerie compte-tenu de l'absence de témoins, de l'indisponibilité du pilote toujours hospitalisé sans connaissance, et du déplacement de l'épave, avant l'arrivée des enquêteurs.
Ces renseignements vous seront communiqués lorsqu'il sera possible d'entendre le pilote.

La deuxième était le fait que les pratiquants de cette discipline sportive, désignée par le terme de "vol libre", prenait le mot "libre" au pied de la lettre et ne supportaient guère toute sorte de tutelle qu'on cherchait à leur imposer.

En Auvergne, cette activité se concentra au Puy-de-Dôme et surtout les week-ends, motivant parfois plusieurs déplacements de notre part.

Au Puy-de-Dôme, j'avais constaté que la situation était "accidentogène". En effet, les "pulistes", comme nous les appelions, pratiquaient leur entraînement sur un cône adventif du volcan, au pied de celui-ci ; ce "monticule" ne constituait pour eux qu'un faible dénivelé (moins de 80 mètres). Lorsqu'ils se sentaient plus assurés, ils montaient leur matériel au sommet du Puy-de-Dôme (altitude 1483 mètres) et sautaient pour un dénivelé de plus de 300 mètres. Le fait que ces sauts attiraient un public nombreux conférait à ce

type d'activité un caractère de manifestation aérienne avec une certaine surenchère face aux risques. Enfin, les sauts face à l'ouest confrontaient souvent le pilote à des remous et des tourbillons, véritable effet de venturi créé par la présence de ravines le long de la pente où le vent s'engouffrait.

Note à l'appui, j'avais exposé tout cela au préfet Claudius Brosse lors d'une réunion qu'il organisa "pour faire cesser ce désordre" et il en découla un arrêté pour mieux encadrer ce sport:

PRÉFECTURE DU PUY-DE-DÔME

1ère Direction

2° Bureau

CL/MC

- ARRÊTÉ -

relatif à l'utilisation des planeurs ultra-légers
dits "Ailes Volantes".

-:~::~-

LE PREFET DE LA REGION D'AUVERGNE
Préfet du Puy-de-Dôme
Officier de la Légion d'Honneur

- VU le Code de l'Aviation Civile,
 - VU le Code de l'Administration Communale, et notamment ses articles 97 et 107,
- SUR la proposition du Secrétaire Général du Puy-de-Dôme,

- ARRÊTÉ -

Article 1er - Entrent dans le champ d'application du présent arrêté les vols effectués à l'aide de planeurs ultra-légers et ne faisant appel ni à la propulsion mécanique ni à la traction extérieure.

Article 2 - Ces vols ne peuvent être pratiqués, sous réserve des conditions énumérées aux articles 4 et 5, qu'à partir de sites et aires d'envol préalablement déclarés par les utilisateurs à l'autorité préfectorale.

Cette déclaration doit comporter :

- 1°) l'indication de la situation géographique de l'aire d'envol et de la dénivellation entre le point d'envol et le lieu d'atterrissage par référence à une carte au 1/50.000 au moins,
- 2°) l'autorisation d'utilisation des terrains de décollage et d'atterrissage délivrée par les propriétaires ou les personnes en ayant jouissance.

Elle doit être adressée à la Préfecture quinze jours au moins avant la date prévue pour le premier vol s'il s'agit d'un site utilisé à titre occasionnel.

Lorsqu'un site aura fait l'objet d'au moins cinq déclarations successives d'utilisation à titre occasionnel, après avis du Directeur Départemental de la Jeunesse et des Sports et du Maire de la commune intéressée, le caractère de site habituel de saut pourra lui être reconnu. Cette reconnaissance aura pour conséquence de dispenser les utilisateurs ultérieurs d'avoir à renouveler à chaque vol la déclaration prévue à l'alinéa précédent.

.../...

- 4 -
- 2H/3 -
4 FEV. 1975

p.v. n° 173 du 20/5/1977 - Annexe n° 5 : deuxième feuillet.

Ceux des sites habituels utilisés pour l'initiation au vol libre devront présenter une pente libre de tout obstacle entre le point de décollage et le point d'atterrissage et un dégagement complet des abords immédiats.

L'utilisation d'un site déclaré pour la pratique du vol libre peut être interdite, à tout moment, par le Préfet, pour des raisons de sécurité et d'ordre publics.

Article 3 - L'utilisateur du planeur ultra-léger qui doit être âgé de 15 ans révolus, devra être en mesure de justifier aux fonctionnaires de police ou de Gendarmerie :

- 1°) d'une attestation d'assurance couvrant les conséquences des dommages qui pourraient être causés aux personnes et aux biens par le fait ou à l'occasion des vols ;
- 2°) d'une expérience de plus de 50 décollages, si le vol entrepris utilise un site d'un dénivelé de plus de 1.000 m, le port d'un casque étant obligatoire pour tous les vols (entraînement, essais, performances) ;
- 3°) d'une autorisation parentale, s'il est mineur.

Article 4 - La pratique du vol libre demeure interdite :

- a) lorsque la vitesse du vent est supérieure à 10 m/seconde (36 Km/H) ;
- b) en cas de mauvaises conditions atmosphériques ou si la visibilité n'est pas complète sur l'ensemble du trajet et n'est pas au moins égale à 1.500 m.

Article 5 - Aucun survol volontaire d'agglomérations, de rassemblement de personnes, d'installations de transports publics (chemins de fer, téléphériques, remonte-pentes), de voies publiques ainsi que de lignes électriques ne doit être entrepris sans une marge de franchissement de l'ordre de 50 m.

L'utilisation des planeurs ultra-légers est interdite sauf autorisation de l'autorité aéronautique compétente :

- a) dans les zones de contrôle ou de circulation d'aérodromes ;
- b) dans les zones interdites à la circulation aérienne ;
- c) dans les zones réglementées ;
- d) à moins de 2 Km d'un aérodrome de classe D ; à moins de 5 Km d'un aérodrome de classe C (ouverts à la circulation aérienne publique ou à usage restreint) ;
- e) à moins de 1 Km des altiports et des hélistations.

Article 6 - Les vols de groupe, c'est-à-dire ceux pour lesquels une distance minimale de 100 m dans toutes les directions ne peut être respectée, sont interdits.

.../...

L'espacement des décollages successifs d'une aire d'envol ne peut être inférieur à une minute.

En cas de nécessité durant le vol, la priorité appartient au pilote se trouvant en avant ou se trouvant au dessous ou venant de la droite. Les dépassements doivent être entrepris par la droite et le pilote effectuant cette opération doit prendre ses dispositions pour ne pas gêner les évolutions du pilote dépassé. En cas de face à face, chaque pilote doit obliquer vers la droite.

Article 7 - Les vols revêtant le caractère d'une manifestation ou d'une compétition sportive doivent faire l'objet d'une autorisation préfectorale et être soumis à des règles particulières de Sécurité.

Article 8 - Monsieur le Secrétaire Général du Puy-de-Dôme, Messieurs les Sous-Préfets et Maires, Monsieur le Commandant du Groupement de Gendarmerie du Puy-de-Dôme, Monsieur le Chef de District Aéronautique "AUVERGNE" et Monsieur le Directeur Départemental de la Jeunesse et des Sports sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Clermont-Ferrand, le 30 DEC. 1974



LE PREFET,

Pour le Préfet et par délégation :
Le Secrétaire Général,

Jean PETIT

Dans un rapport sur un accident survenu au Puy-de-Dôme, le 24 juillet 1977, à un libériste, Mr G. M., j'exposais les cause de l'accident:

" Les causes de l'accident sont certainement de trois sortes:

1°) - Trop grande témérité du pilote, comptr tenu peut-être, d'une certaine inexpérience par régime de vent turbulent, d'ailleurs à la limite de la valeur fixée par la F.F.V.L.

2°) - Mauvaise connaissance des caractéristiques techniques et possibilités de l'aile volante utilisée.

3°) - Rapport longueur -envergure - poids du pilote semblant non approprié:

-De nombreux pilotes, dont certains sans aucun doute plus expérimentés que le libériste, avaient décidé compte tenu du régime de vent de ne pas décoller.

-Le libériste ayant acquis depuis peu cette aile, aux caractéristiques, semble-t-il, plutôt ascensionnelles, ne devait pas encore bien la maîtriser, du moins par ce type de régime de vent.

-Par ailleurs, la recherche de la performance, peut-être en certain penchant pour le spectaculaire, sont des causes complémentaires concourant à l'accident".

Comme précédemment souligné, nos enquêtes, essentiellement au Puy-de-Dôme, ne furent pas toujours faciles, du fait de la disparition quasi-habituelle du matériel, du pilote et des témoins à notre arrivée. Elle se compliquait parfois de situations inattendues comme cette enquête en juin 1979 concernant un PUL piloté par Patrick Depailler ; célèbre pilote de course auvergnat né en 1944 à Clermont-Ferrand, qui se tua plus tard au cours d'un entraînement à Hockenheim le 1er août 1980. Malgré de multiples fractures, il parvint à "plier les gaules", comme nous disions, et cela s'expliquait par le fait que son contrat excluait la pratique de sports dangereux ; la presse précisa quant à elle "qu'il avait quitté les lieux, pensant éviter toute publicité"...

Je me souviens que le sommet du volcan fut tout à coup envahi par une nuée opaque de moucherons qui obscurcirent le site. Je n'ai jamais vu un tel phénomène ; on ne voyait pas à deux mètres ! Les moucherons s'insinuaient partout y compris dans mon bloc-note. De retour au bureau, j'en redécouvrais, écrasés entre les pages !

Au cours de certaines périodes, il ne fut pas une semaine où nous dûmes nous transporter plusieurs fois au Puy-de-Dôme. De tous les rapports rédigés pour le BEA, en voici quelques uns :

Celui du 6 août 1977 dont la presse locale ("La Montagne") se fit l'écho en soulignant bien sûr la multiplication de ces accidents au Puy-de-Dôme :



Je reprends ici les termes de mon rapport d'enquête pour le BEA:

Il s'agissait d'un planeur ultra-léger Electra Rittner. Le pilote, Monsieur Jim Hugnet, s'élance face à l'ouest, pour un atterrissage prévu au col de Ceysnat. "Peu après le décollage, le P.U.L. décroche dissymétriquement et revient percuter la paroi rocheuse. Ceci reste encore une hypothèse, car le pilote, grièvement blessé, n'a pas encore repris connaissance. D'autre part, l'accident n'a pas été vu par les témoins".

"Les conséquences sont pour le personnel : traumatisme crânien, fracture du fémur, fracture de la main droite et fractures multiples du thorax, état comateux. Et pour le matériel: détruit à 40 %- Trapèze déformé sous le choc par les épaules du pilote, bord d'attaque droit cassé, extrémité de la quille endommagée". Mr. Hugnet fut évacué vers l'hôpital Tenon à Paris dans le service de son parent le Dr Hugnet.

Les conditions du vol étaient correctes avec "un vent peu important soufflant toutefois en rafale".

Le lendemain 7 août, je fréquentais à nouveau le sommet du Puy-de-Dôme pour un autre accident de PUL, moins grave celui-là (*). Le PUL était une Mouette type "Manta" cylindro-conique de l' "Arverne Delta Club" de Clermont-Fd, piloté par Monsieur Guy Vinot. "Peu après le décollage, le pilote contrôle difficilement son appareil, puis s'écrase dans un groupe d'arbustes en évitant la zone rocheuse. Il se luxe l'épaule gauche. Le matériel est détruit à 80%: bord d'attaque droit cassé en deux endroits (emplacement et milieu): toile déchirée vers l'avant de la quille, quille brisée en deux endroits, barre transversale brisée en trois endroits; montant gauche du trapèze tordu".

Les conditions du vol étaient marginale pour cette activité, "le vent soufflant en rafales, il est vraisemblable, comme l'a déclaré le pilote, que la mise en piqué ait été consécutive à une baisse importante et brusque de son intensité immédiatement après le décollage".

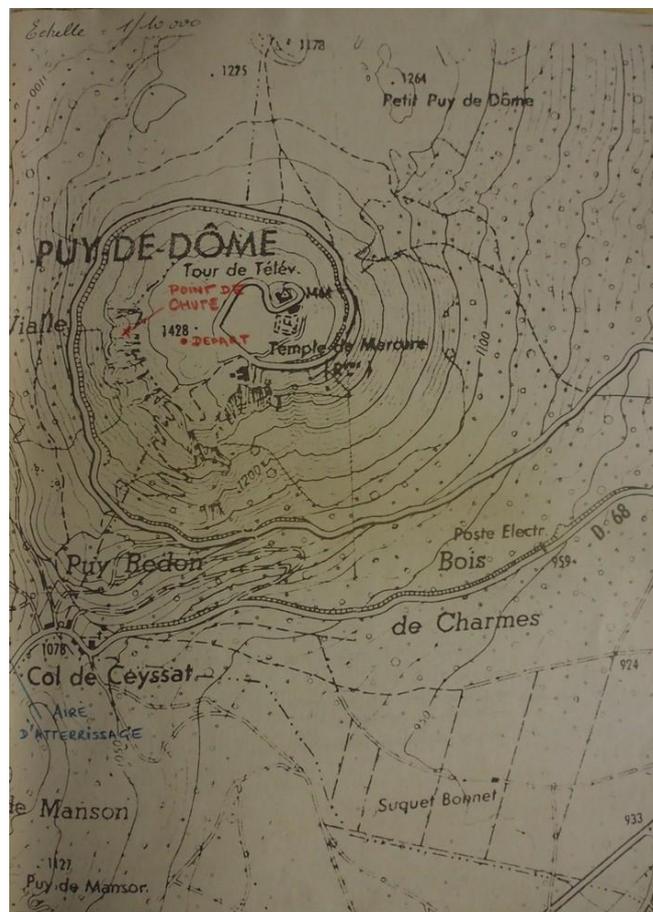
Plus loin, j'indiquais ceci:

"Le flanc Ouest du Put-de-Dôme, très abrupt, comporte des crêtes rocheuses verticales séparant des bandes de terrain creusées par l'érosion, susceptibles de produire un effet de venturi ou des turbulences conséquentes"...

(*): Je note ici en bon auvergnat soucieux de la vérité historique que le sommet du Puy-de-Dôme fut successivement desservi au cours des âges par tous les modes de locomotion: par une voiture attelée, puis par un petit train (merci Michelin) qui fut supprimé et remplacé par une route qui serpentait autour du Puy (on se couvient du Tour de France et de Poulidor qui le gravit en tête). Récemment, on a réinstallé les rails et remis en service le petit train comme par le passé. Enfin, il fut même atteint par un aéroplane Farman le 7 mars 1911: l'aviateur Eugène Renaux et son passager Albert Senouque, partis de Buc, se poseront au sommet après 5 heures de vol et une escale à Nevers...

Le 11 novembre 1977 eut lieu une collision entre deux P.U.L. qui venaient de décoller face à l'Ouest du sommet du Puy-de-Dôme avec des atterrissages prévus au col de Ceyssat, 425 mètres plus bas. Il se heurtèrent quasiment face à face, se retrouvèrent collés dos à dos et chutèrent "de conserve" pour se retrouver 50 mètres plus bas entre deux rochers sur la paroi escarpé. J'ignore s'ils eurent le temps d'échanger leurs impressions...

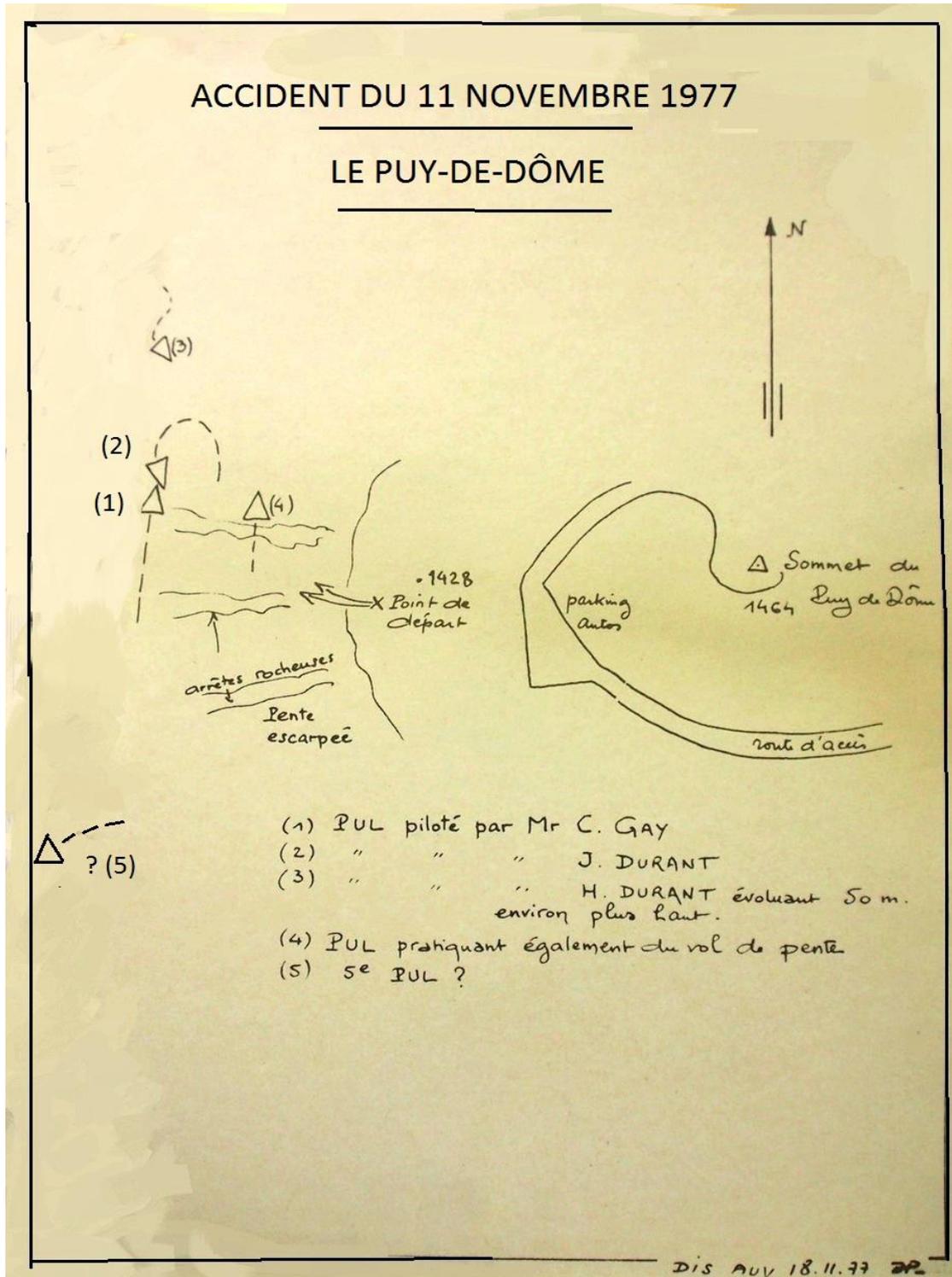
Mr. J. D., qui pilotait un PUL Savoie Delta "Hirondelle" se releva indemne. En revanche, Mr. C. G., pilote d'un Cobra S "Wind's Wing" souffrait d'un léger tassement de la colonne vertébrale et fut acheminé vers le C.H.U. de Clermont-Ferrand par l'hélicoptère de la Sécurité Civile, tout comme Mr. D. Je me souviens de l'avoir interrogé chez lui peu après. Il m'accueillit dans une sorte de cabanon et je fus surpris lorsqu'il m'ouvrit sa porte de le voir quasiment nu et entièrement barbouillé d'une sorte de pommade grise. Il m'expliqua sans cinéma qu'il était projectionniste dans l'une des salles obscures de la ville et qu'il était féru d'écologie (cela je ne pouvais en douter).



Je note au passage que nos rapports n'étaient pas moins précis que ceux que nous réalisions pour tous les autres types d'aéronefs:

Après une page synoptique, il comportait les renseignements sur le personnel, puis sur le matériel (aile, harnais), et sur l'état de celui-ci. Suivaient les conditions météorologiques, rubrique facile à renseigner du fait de la

présence de la station départementale installée au sommet du Puy-de-Dôme. Un paragraphe était consacré aux témoignages recueillis; un autre aux circonstances de l'accident, avec un croquis descriptif (voir ci-dessous), et le rapport exposait ensuite les causes probables de l'accident, en terminant par les recommandations.



Noter le nombre de PUL évoluant simultanément au-dessus du flanc Ouest du Puy-de-Dôme...(tous ne sont pas indiqués ici).

Ici aussi les causes identifiées sont multiples:

"Le 11 novembre, le jour se termine à 17h15 locales (...) l'atterrissage sur l'aire de Ceyssat des PUL évoluant à ce moment-là au voisinage du sommet n'aurait pu s'effectuer après 17h15 qu'avec une visibilité très médiocre. Il est d'ailleurs à noter que quelques instants avant le passage de l'hélicoptère, se dirigeant vers le sommet (vers 17h20), les gendarmes de la Brigade de Chamalières contrôlaient la circulation au carrefour du Col de Ceyssat à l'aide de bâtons lumineux, les véhicules ayant leurs veilleuses allumées". Par ailleurs, la lumière crépusculaire n'exclue pas un éblouissement par le soleil. La surveillance nécessaire des cinq autres PUL aura pu disperser l'attention des pilote.

Dans les recommandations, j'énumérais les écarts par rapport aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 30 décembre 1974 (cf ci-dessus): Vitesse du vent, visibilité, distance minimale entre deux sauts, règle de priorité pour les croisement, etc.

Je précisais par ailleurs que "seule la présence d'un moniteur ou d'un "directeur des vols" pouvait apporter la certitude que les règles prescrites par l'arrêté sont respectées".

Et les parachutes?

À la différence de l'activité de vol libre qui ne nous concerna que pour les accidents, le parachutisme fut quant à lui placé sous la double tutelle des ministères des Transports et de la Jeunesse et des sports.

Dans ce cas, les enquêtes-accidents ne concernaient que les avions largueurs ; au demeurant, je ne fus jamais concerné par un accident de cette nature. Mes relations avec le monde du parachutisme peut se résumer à ceci:

Un grand centre de parachutisme de réputation internationale "Marc Eskenazi" (*), exerçait son activité sur l'aérodrome de Moulins Avernnes. Le vol à voile, le vol à moteur et le parachutisme se partageaient cette plate-forme aux installations des plus sommaires (**), enclavée dans la ville, ne bénéficiant d'aucune amélioration, dans l'attente d'un transfert sur un autre aérodrome à créer (processus bien connu dont j'eus à constater l'occurrence ...).

Finalement, les activités de Vol à moteur et de vol à voile furent transférée sur le nouvel aérodrome de Moulins-Montbeugny et les activités de parachutisme sur la plate-forme existante de Lapalisse-Périgny qui fut aménagée à cet effet. C'est dans cette dernière opération que je fut impliqué. Le chef de centre était alors Claude Challet.

(*): Marc Eskenazi était le chef pilote de l'aéroclub de Moulins.

(**): Pas de pistes en herbe avec balisage latéral, mais seulement deux axes préférentiels...

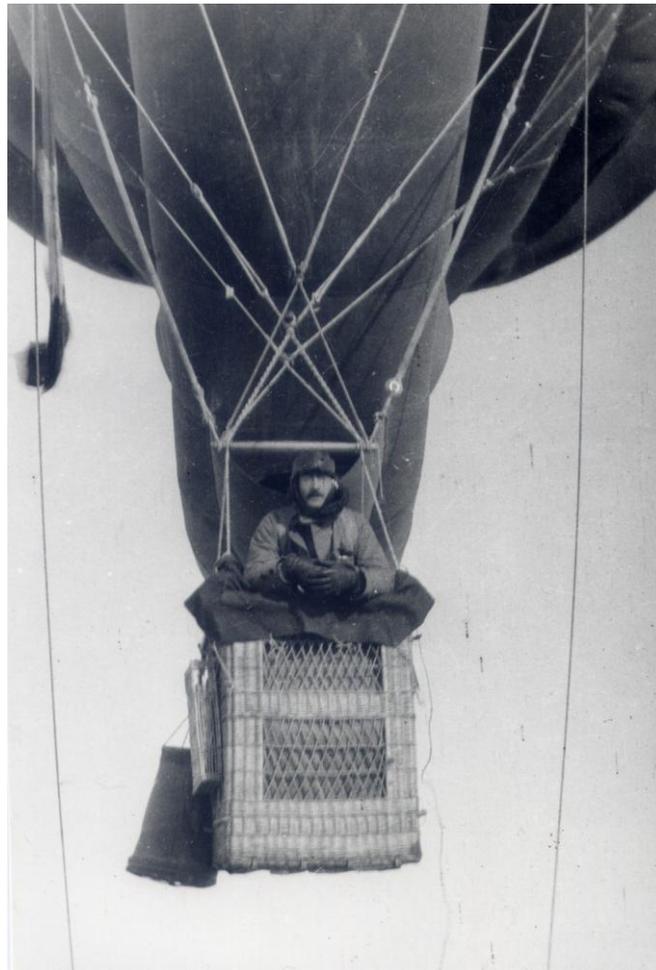
Et à cela:

Le district aéronautique "Auvergne" ne manqua pas d'être invité aux championnats de France de parachutisme qui se déroulèrent sur l'aéroport de Vichy-Charmeil. Ce championnat englobait toutes les disciplines et comptait environ 250 compétiteurs. Les militaires concouraient aussi. Je me retrouvais donc le dimanche sur la tribune officielle au moment des résultats, en compagnie du Secrétaire d'État le général Marcel Bigeard avec qui nous nous partageâmes la remise des prix. Lui était connu et je discernais une déception dans le regard de mes récipiendaires lorsque j'accrochais la médaille...



**Été 1974. sur l'aéroport de Vichy-Charmeil avec un MS993 de l'aéro-club d'Auvergne.
En mission (à mes frais) et sûrement pas en promenade... Les mises en place
temporaires à Aulnat d'avions du SFACT basés à Aix-les-Milles ou à Grenoble
viendront plus tard, grâce à la complicité de Philippe Granel ou de Louis Passerieux
nos chers pilotes inspecteurs.**

Je ne puis m'empêcher de conclure ce chapitre sans évoquer mon grand père Marcel Juillard, officier d'artillerie détaché en 1917 à la 31e compagnie d'aérostation (*), qui fut sauvé le 6 avril de cette année-là par son parachute, forcé de quitter la nacelle du ballon Caquot attaqué et incendié par un avion aux croix noires. À noter que le pilote ennemi le gratifia de quelques rafales supplémentaires au cours de la descente...Quelle baraka! Ma mère n'était pas encore née et je dois donc moi même la vie à un parachute...



Cette photo de mon grand père dans sa nacelle au départ de son ascension provient de ses archives. On distingue bien le conteneur à parachute, accroché sur le flanc de la nacelle à gauche. Il fallait tenir des heures à 1500m dans un froid intense. Il fallait aussi beaucoup de détermination pour sauter dans le vide, en comptant sur la fiabilité des parachutes. "J'attendis au dernier moment pour utiliser le parachute, car nous savions que ceux-ci ne fonctionnaient pas toujours", écrit-il dans ses mémoires...

Nota : C'est à un fusilier marin, Constant Duclos, que revient le mérite du premier saut militaire en parachute, le 17 novembre 1915, effectué à 300 mètres de hauteur, à Chalais-Meudon. Il sensibilisa les aérostiéristes à leur usage. On dénombrait plus de 150 sauts effectués par les aérostiéristes entre mars 1916 et novembre 1918. On voit ainsi que l'usage du parachute de secours pour les aérostiéristes était récent et les sauts étaient heureusement peu fréquents.

(*) Cette compagnie était commandée par un officier de marine, l'enseigne de vaisseau Georges Regnard, attaqué lui aussi le 1er mai 1917 et mortellement atteint dans sa nacelle. Mon grand père très touché perdit ce jour-là un excellent camarade avec qui il avait effectué plusieurs ascensions en nacelles doubles.

Voir <https://www.histoire-genealogie.com/Les-souvenirs-de-guerre-1914-1918-de-Marcel-Juillard-1886-1961-chef-d-escadron>.

5-Les avions légers (loisirs, travail aérien, avions de collection etc) :

Quand la presse s'en mêle...

Un Président-instructeur de l'aéro-club des "Grèves du Mont-Saint-Michel", basé sur l'aérodrome d'Avranches (Manche), pour le moins récalcitrant : une enquête qui me vaut un article dans la presse!

Cet accident motiva la parution d'un article dans les pages du journal régional "La Montagne". Ce fut certainement à l'instigation du pilote ; en effet, celui-ci, interviewé par un journaliste complaisant, souhaitait manifestement stigmatiser des fonctionnaires qu'il considérait comme des agents tatillons... C'était le mercredi 26 août 1981 (jour notable, puisque ce fut pour mémoire celui de l'abolition de la peine de mort...)

Ce jour-là, M. Edmond Lebrun, président de l'aéro-club des "Grèves du Mont-Saint-Michel", club installé sur le petit aérodrome d'Avranches qui se voit parfois recouvert par la mer (*), se pose d'urgence avec un Morane 893 dans un pré situé au lieu-dit Poupetière, commune de Le Donjon, aux environs de Lapalisse (Allier).

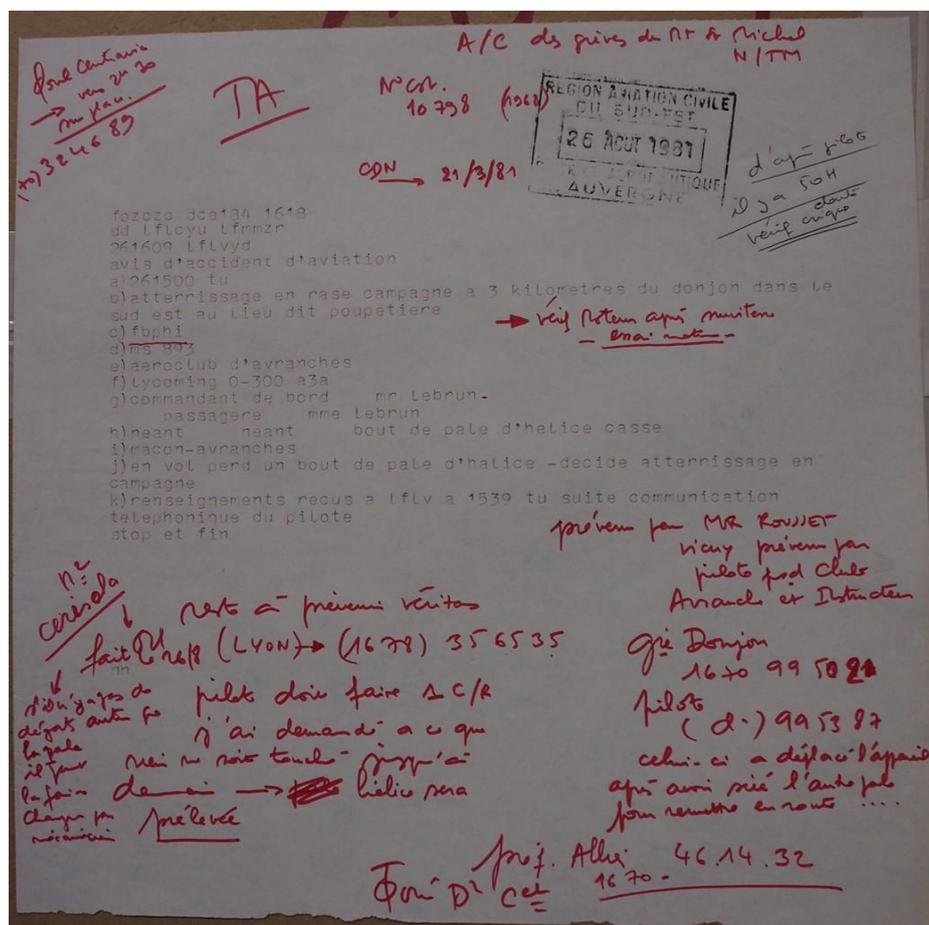
() : Le club prévient bien les pilotes : " L'aérodrome, de par sa situation, a la particularité d'être parfois envahi par les marées hautes. Avant de venir par les airs, il est important de se renseigner sur les horaires des marées. L'eau peut stagner assez longtemps sur les pistes en herbe.*

Je suis avisé par les services de l'aéroport de Vichy-Charmeil, prévenus par téléphone par le pilote ; je rédige le message d'accident pour le BEA et la DRAC-SE, avant de me mettre en route pour rejoindre le lieu de l'atterrissage en campagne.

Cet événement, très désagréable pour un pilote, s'est produit au cours d'un vol Mâcon-Avranches, entrepris par M. Lebrun avec son épouse.

Croyant en premier lieu à un problème de moteur, il effectue sans succès une sélection des magnétos, puis actionne en vain le réchauffage carburateur.

Compte tenu des vibrations importantes qui se manifestent, il s'avise rapidement qu'il a perdu le bout d'une pale d'hélice, ce qui provoque des secousses intolérables que l'on doit faire cesser en coupant les gaz et en se posant le plus rapidement possible. L'atterrissage s'effectue sans dégâts supplémentaires dans un champ labouré.



Le message Accident avec mes annotations au feutre rouge...

"avis d'accident d'aviation

a) 261500tu

b) atterrissage en rase campagne a 3 kilometres du donjon dans le sud-est au lieu-dit poupetiere

c) fbphi

d) ms893

e) aeroclus d'avranches

f) lycoming 0-300 a3a

g) commandant de bord mr lebrun

passagere mme lebrun

h) neant neant bout de pale d'helice - decide atterrissage en campagne

k) renseignement recus a lflv a 1539 tu suite communication telephonique du pilote

stop et fin

Arrivé sur les lieux, je constate que l'intéressé a coupé avec une scie à métaux l'autre bout de pale d'une longueur égale (9 cm!) pour, me déclare-t-il, "être en mesure de remettre le moteur en route afin de déplacer l'appareil et l'éloigner de la route et des regards des curieux". Il ne m'échappe pas qu'à la

suite de cette manoeuvre, l'avion ne se trouve pas plus éloigné de la route. Un doute m'effleure: se préparait-il à décoller? Par ailleurs, je constate avec déplaisir que j'ai affaire à un homme peu courtois (et là, j'use d'un œuphémisme).

Il m'affirme en effet pouvoir décoller du champ sans souci. Je lui rétorque que cela m'en pose un et je lui refuse l'autorisation. Je rappelle que celle-ci est subordonnée à l'accord du préfet sur avis technique du service de l'aviation civile, de la Police de l'Air et des Frontières (la PAF) et des Douanes.

J'avoue que je ne me souviens plus aujourd'hui si j'établissais un Extrait du Registre "R" * à l'encontre du pilote aux motifs suivants: déplacement de l'appareil et intervention sur celui-ci avant l'arrivée de l'enquêteur, appareil non entretenu correctement. En revanche, je me souviens que j'ai mis l'avion en situation "R" au moyen d'un coup de tampon sur le Certificat de Navigabilité (CDN) et en usant de la pince à plomber...

(*): *Constat d'infractions aux règles de l'Air constatées par un agent commissionné.*

Le chef de district de Basse Normandie, Maurice Stanislas, dont dépend l'aérodrome d'Avranches, m'appelle car ce monsieur est intervenu auprès de lui pour se plaindre! Je lui explique la vérité et mes intentions ; tout en me manifestant à la fois son étonnement et sa désapprobation quant au comportement du pilote, il m'approuve aussitôt et sans réserves.

Je signifie donc à ce monsieur l'obligation de maintenir son avion au sol, un décollage ne pouvant s'envisager sans le montage d'une nouvelle hélice et après la vérification du bâti moteur. En effet, le carnet de route porte l'inscription d'une mesure de surveillance de celui-ci, suite à une crique qui avait été mise en évidence!...Totalemment inconscient le Président! ...

Je reviens le lendemain sur les lieux avec le responsable de la Section aéronautique du bureau Véritas de Clermont, mon amis Soulier, qui -excusez ce piètre jeu de mot -traîna souvent les siens en ma compagnie sur divers théâtres d'accidents aériens (**).

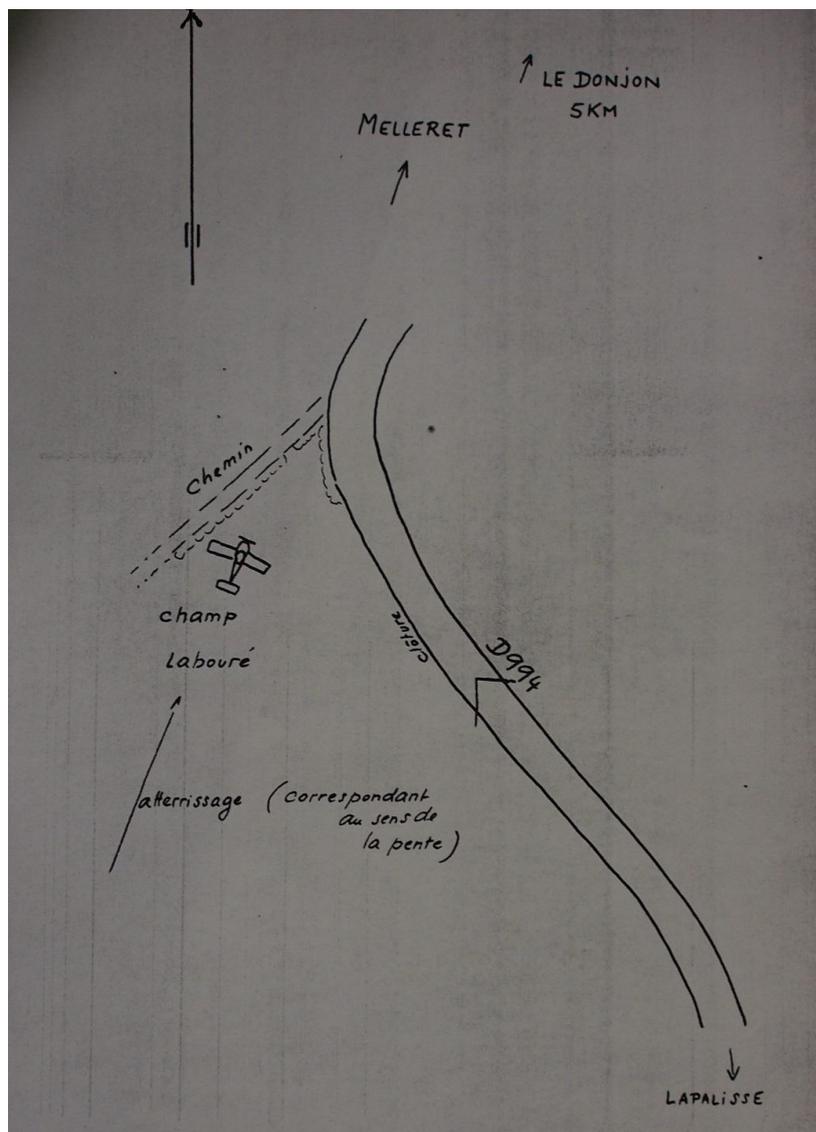
(**): *Au cours d'un périple hivernal dans les monts du Cantal, vers le Lioran, je failli le perdre dans une crevasse masquée par l'épaisse couche de neige de un mètre d'épaisseur et je n'eut que le temps, heureusement pour lui, de rattraper de justesse ce grand gaillard par les cheveux qu'il portait assez longs! À noter qu'à l'époque le plus court chemin pour se rendre à Aurillac exigeait le passage par le col du Lioran enneigé pendant l'hiver!*

Après de minutieuses vérifications, et le montage d'une nouvelle hélice, celui ci approuve la remise en état de vol de l'avion que j'avais mis en situation "R".

Ce personnage était décidément acariâtre, comme le montre aussi l'échange de correspondances présenté ci-après. Interviewé par le journaliste, il

ne manque pas de lui livrer sa version des faits, et celui-ci me gratifie donc d'un article peu amène, dans le journal "La Montagne", intitulé "Le charme discret de l'atterrissage forcé". J'en prends connaissance peu après: d'après lui, fonctionnaire trop zélé, je l'avais cloué au sol sans raison. Que serait-il advenu du fonctionnaire "trop zélé" en cas de crash au décollage, éventuellement sur une habitation : on n'aurait pas manqué d'invoquer "la mise en danger de la vie d'autrui" et d'autres désagréables motifs d'inculpation.

Combien de fois ai-je dû considérer ces aspects judiciaires, lorsque je donnais un avis favorable au préfet pour un redécollage en campagne: certains, je dois le dire, un peu scabreux, me provoquaient quelques angoisses qui ne s'estompaient que lorsque l'avion était bien posé sur son terrain de destination... (lors de l'un de ces redécollage, l'avion de nouveau en panne, se posa ... sur un champ de blé attenant, et le responsable en fut quitte pour indemniser le propriétaire agriculteur et l'on sait que le cours du blé en Limagne est élevé).



Mon croquis (un peu succinct pour une fois...)

Ce récit paraîtra certes un peu long, mais j'ai voulu montrer ici qu'un

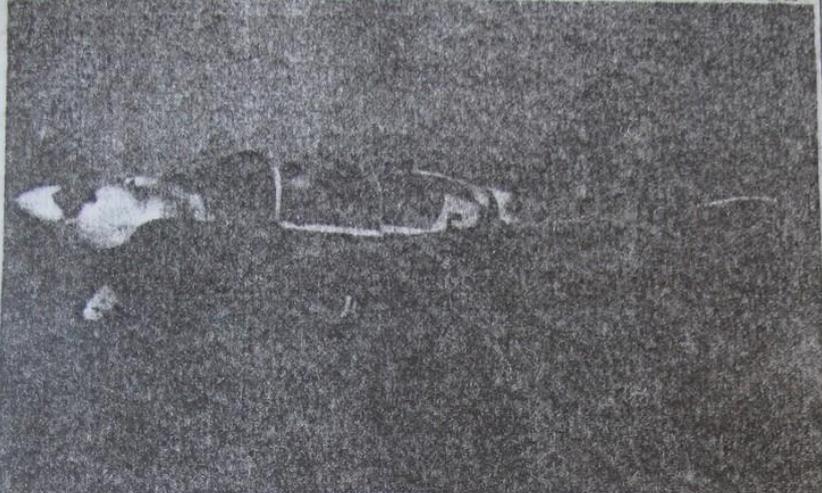
événement somme-toute assez banal peut parfois donner lieu à des développements désagréables, de diverses natures...



Planche photo du rapport d'accident (GTA).

MOULINS — MOULINS — MOULINS — MOULINS

LE CHARME DISCRET DE L'ATTERRISSAGE FORCÉ



Mercredi dernier, alors qu'il survolait la région du Donjon, un avion de tourisme, piloté par M. Edmond Lebrun, demeurant dans la Manche, à Bourdeval, a dû atterrir au Donjon, à la suite du bris d'une extrémité de son hélice. Il s'est posé sans aucune difficulté dans une terre située en bordure de la route D. 994 reliant Lapalisse au Donjon, au lieu-dit « Poupotière », sur l'exploitation agricole de M. André Court.

Dans l'attente d'une hélice de remplacement, l'appareil est resté au sol pendant plusieurs jours. Nous avons eu l'occasion de rencontrer le pilote qui nous a fait part de ses réflexions sur les agréments du tourisme aérien.

« On peut avoir soixante-dix ans et une maigre traite d'artisan et une carte demi-tarif (vermeille) S.N.C.F. et aimer la tranquillité de l'espace, cette dernière liberté en pays civilisé. Si, de plus on est pilote d'avion de tourisme depuis quarante-cinq ans, on aime par dessus tout admirer toutes les perspectives des superbes régions de France, le contact avec la nature, l'aisance du voyage aérien par beau temps et sa rapidité : Mâcon - le Mont-Saint-Michel en 3 heures. Trop cher, direz-vous ! Peut-être, 1,50 F du kilomètre, mais de temps en temps vous avez le droit de vous offrir ce régal, quitte à vous priver par ailleurs.

« Mais prenez garde ! Atterrissez sur un aérodrome coûteux et la collectivité qui percevra une taxe modique d'atterrissage ; n'atterrissez pas sur une route à 110 km-h., ni même 90, c'est très mal vu, ni dans un champ, même si son propriétaire vous tolère... car alors vous serez soup-

çonné de transporter un passager clandestin, des pépites, un apatrite, ou de vous livrer à une activité non conforme aux règlements.

« Si un incident mécanique vous oblige à cet atterrissage incongru, alertez immédiatement l'autorité et livrez-vous à elle sans broncher. P.V. en X exemplaires, messages officiels, coups de fil, l'autorité contrôle, soupçonne et ses serviteurs ouvrent leurs parapluies. Vous ne repartirez que lorsque chaque parachute abritera un responsable, le règlement respecté dans tous ses aliénés et tous les collimateurs braqués sur vous. N'y revenez pas et pourtant rêvez un peu, savoriez le bon accueil des ruraux français, le calme et la sympathie d'un petit bourg et vous vous sentirez chez vous, vos voisins vous regardent avec sympathie, prêts à vous aider, et vous avez envie de revenir dans cette nature fraîche, calme, accueillante, mais... gare aux règlements.

« Pour tout expliquer, une hélice est faite pour tourner rond.

Si elle perd quelques centimètres de métal à un bout, tout vibre et il vaut mieux arrêter le moteur. Transformé en planeur silencieux l'avion — quel jeu ! — sait regagner la piste et l'endroit idéal pour le pilote. Remplacer l'hélice et réparer est simple, mais comporte des risques que peut prendre le pilote connaissant, mais qui choque les responsables qui ne sont pas dans l'avion.

« Combien de bateaux ont fait naufrage parce que des âmes compatissantes voulaient les amener ailleurs qu'au point choisi par l'équipage !

« Combien d'affaires industrielles, commerciales, artisanales ont-elles sombré sous les règlements, les avis financiers, les conseils de responsables ! »

L'intéressé, pilote instructeur depuis vingt-huit ans, n'a aucune amertume et reconnaît que ceux qui sont chargés de faire respecter les règles ont un métier comme un autre qui demande parfois de la patience devant des « délinquants » nerveux.

PRERENTREE AU CENTRE D'ETUDE DES LANGUES DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

Avant la prochaine reprise de tous les cours de langues, le 28 septembre prochain, le C.C.I. s'efforce de répondre aux besoins spécifiques des scolaires en proposant du 2 au 9 septembre, un programme spécial pour les élèves qui entreront en classe de 3^e, 4^e, 3^e, 2^e et 1^{re}.

Anglais et allemand : reprise fondamentale des bases de la langue après une première année d'étude (durée : 3 heures par jour, de 9 à 11 heures, du 2 au 9 septembre). Il s'agit d'une révision de toutes les bases grammaticales de la langue.

— Passage en classe de 4^e, 3^e, 2^e et 1^{re} (durée : 2 heures par jour, de 9 à 11 heures, du 2 au 9 septembre). Ces stages permettent une pratique intensive de toutes les structures gram-



OUVERTURE D'UN DOJO KARATE. — Mercredi 8 septembre aura lieu l'ouverture du dojo de karaté, au 20, rue Nord, à Moulin.

Ecole maternelle La Madeleine

Les inscriptions des enfants avant le 10 septembre 1978 seront prises à l'école le 31 août, de 15 à 19 heures. Apporter le livret de famille et carnet de santé de l'enfant.

Ecoles primaires La Madeleine

Pour les élèves non inscrits aux écoles primaires de La Madeleine (rue de Bernas, rue des Durantats), les inscriptions se feront uniquement à l'école rue de Bernas, le 3 septembre, de 14 à 17 heures et le 7 septembre, de 14 à 18 heures et le 9 septembre, de 9 à 12 heures. Se munir du livret de famille et des certificats de vaccination.

Ecole maternelle des Chartreux

Les inscriptions des enfants avant le 15 septembre 1978, ont lieu le lundi 7 septembre, de 17 à 19 heures. Apporter le livret de famille et carnet de santé.

ASSEMBLEE GENERALE DE L'A.C.M.G.

L'assemblée générale de la section de l'A.C.M.G. de Moulin aura lieu à la Maison du comitant, 23, rue Voltaire, à Moulin le vendredi 4 septembre, à 19 h.

A l'ordre du jour : allocution du président ; rapport d'activité ; compte rendu financier ; compte rendu de la commission de contrôle ; congrès national et départemental ; renouvellement du bureau ; questions diverses.

Un cyclomotoriste heurté par une voiture

Le lieu-dit « Les Basses » sur la commune d'Avallon, le mardi 6 septembre, a vu se produire une collision entre un cyclomotoriste et une automobile.

A DATER DU 14 SEPTEMBRE 1981

L'article paru dans "La Montagne".

"LE CHARME DISCRET DE L'ATTERRISSAGE FORCÉ

"Mercredi dernier, alors qu'il survolait le région du Donjon, un avion de tourisme, piloté par M. Edmond Lebrun, demeurant dans la Manche, à Bourdeval, a dû atterrir au Donjon, à la suite du bris d'une extrémité de son hélice. Il s'est posé sans aucune difficulté dans une terre située en bordure de la route D. 994 reliant Lapalisse au Donjon, au lieu-dit "Poupetière", sur l'exploitation agricole de M. André Court.

"Dans l'attente d'une hélice de remplacement, l'appareil est resté au sol pendant plusieurs jours. Nous avons eu l'occasion de rencontrer le pilote qui nous a fait part de ses réflexions sur les "agrément du tourisme aérien". 'On peut avoir soixante-dix ans, une maigre retraite d'artisan et une carte demi-tarif (vermeille) S.N.C.F. et aimer la tranquillité de l'espace, cette dernière liberté en pays civilisé. Si, de plus on est pilote d'avion de tourisme depuis quarante-cinq ans, on aime par dessus tout admirer toutes les perspectives des superbes régions de France, le contact avec la nature, l'aisance du voyage aérien par beau temps et sa rapidité: Mâcon-le Mont-Saint-Michel en 3 heures. Trop cher, direz-vous! Peut-être 1,50 F du kilomètre, mais de temps en temps vous avez le droit de vous offrir ce régal, quitte à vous priver par ailleurs.

"Mais prenez garde! Atterrissez sur un aérodrome coûteux à la collectivité qui percevra une taxe modique d'atterrissage ; n'atterrissez pas sur une route à 110 km-h, ni même 90, c'est très mal vu, ni dans un champ, même si son propriétaire vous tolère...car alors vous serez soupçonné de transporter un passager clandestin, des pépites, un apatride, ou de vous livrer à une activité non conforme aux règlements.

"Si un incident mécanique vous oblige à cet atterrissage incongru, alertez immédiatement l'autorité et livrez-vous à elle sans broncher. P.V. en X exemplaires, messages officiels, coups de fil, l'autorité contrôle, soupçonne et ses serviteurs ouvrent leurs parapluies. Vous ne repartirez que lorsque chaque parapluie abritera un responsable, le règlement respecté dans tous ses alinéas et tous les collimateurs braqués sur vous. N'y revenez pas et pourtant rêvez un peu, savourez le bon accueil des ruraux français, le calme et la sympathie d'un petit bourg et vous vous sentirez chez vous, vos voisins vous regardent avec sympathie, prêts à vous aider, et vous avez envie de revenir dans cette nature fraîche, calme, accueillante, mais... gare aux règlements.

"Pour tout expliquer, une hélice est faite pour tourner rond. Si elle perd quelques centimètres de métal à un bout; tout vibre et il vaut mieux arrêter le moteur. Transformé en planeur silencieux l'avion -quel jouet- sait regagner la planète à l'endroit choisi par le pilote. Remplacer l'hélice et repartir est simple, mais comporte des risques que peut prendre le pilote conscient, mais qui choque les responsables qui ne sont pas dans l'avion.

"Combien de bateaux ont fait naufrage parce que des âmes compatissantes voulaient les amener ailleurs qu'au point choisi par l'équipage!

"Combien d'affaires industrielles, commerciales, artisanales ont-elles sombré sous les règlements, les avis financiers, les conseils de responsables!

"L'intéressé, pilote instructeur depuis vingt-huit ans, n'a aucune amertume et reconnaît que ceux qui sont chargés de faire respecter les règles ont un métier comme un autre qui demande parfois de la patience devant des "délinquants" nerveux".

37/78

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Inspection Générale de l'Aviation Civile
Sécurité aérienne

Exemplaire n° 7 / 8
A Aulnat, le 31 août 1981

ACCIDENT D'AVIATION
RAPPORT D'ENQUÊTE DE PREMIÈRE INFORMATION

Effectuée par Monsieur PABIX Jacques IPERAC Adjoint au Chef de District Aéronautique "AUVERGNE"

Date de l'accident : 26 août 1981 Lieu : lieu-dit POUPETIÈRE LE DONJON (03)
Aéronef : F BPHI MS 893 A Propriétaire & Exploitant : Aéro-Club des Grèves du MONT-SAINT-NICOLAS AVRANCHES (MANGES)
Nature du vol : Tourisme voyage MACON-AVRANCHES Equipage : Monsieur Edmond LEBRUN
Passagers : Mme LEBRUN

Résumé et nature de l'accident : au cours d'un vol MACON-AVRANCHES, la rupture de l'extrémité d'une pale de l'hélice contraint le pilote à se poser dans un champ.

Conséquences :

	Personnel		% de destruction	Chargement	Tiers
	Tués	Blessés			
Equipage	Néant	Néant			
Passagers	Néant	Néant	2	Néant	Néant

.../.../...

1ère page du compte rendu de première information...

ERO-CLUB DES GRÈVES DU MONT ST-MICHEL

AFFILIÉ F. N. A. N° 212

F.B.M.I.

C. C. P. PARIS 528-90



13
TA
M. IGAC/EA
- le 23/11/81
20.33 (FAVÉ)

Avanches, le 14-11-1981

Monsieur le CHEF de DISTRICT
AERONAUTIQUE d'AUVERGNE
Aérodrome
63 CLERMONT-FERRAND AULNAT

Monsieur le Chef de District,

76 EM8-0-60-9634

A la suite d'un incident en vol survenu à notre avion M.S.893 piloté par notre Instructeur E. LEBRUN, le 25 Août 1981 et l'obligeant à un atterrissage forcé sur la commune DU DONJON, votre adjoint M. PAGEIX, sur ordre du bureau des accidents a saisi huit jours plus tard l'hélice SENSEWICH N° ci-contre sans porter cette saisie sur les livrets de bord.

initial
R
=

A ma connaissance, 3 mois après cette saisie, nous ne sommes pas informés :

si cette hélice a été transmise à un laboratoire pour expertise,
et, dans cette éventualité quelles sont les conclusions de cette expertise.

Nous vous prions instamment, Monsieur le Chef de District de bien vouloir répondre aux deux questions suivante
1° - à quelle date l'hélice SENSEWICH a-t-elle été expédiée à un laboratoire
2° ce laboratoire l'a-t-il bien reçue ?

Avec tous mes remerciements,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Chef de District l'expression de mes sentiments distingués.

DISTRICT AUVERGNE
19 NOV. 1981
Reçu le
Sous le n° 4128
Classement

Lettre du chef-pilote-président.

TA

AUVERGNE

Monsieur le Président
de l'Aéro-Club
des Grèves du Mont-Saint-Michel
Aérodrome d'Avranches
Val St-Père
AVRANCHES

Aulnat, 23 novembre 1981

3264 /DIS/AUV/D2

V/lettre du 14.11.81

Accident F.BPHI

Monsieur le Président,

Comme suite à votre lettre citée en référence relative au prélèvement de l'hélice effectué par l'enquêteur de première information de mon District Aéronautique sur l'appareil MS 893 de votre association à la suite de l'accident survenu le 25 août dernier (rupture d'une pale en vol), j'ai l'honneur de vous apporter les précisions suivantes :

- L'expertise de l'hélice a été demandée par l'enquêteur en accord avec le Bureau Enquêtes-Accidents de l'Inspection Générale de l'Aviation Civile à PARIS et doit être effectuée par les laboratoires de SACLAY. Les résultats de cette expertise lorsqu'ils seront connus pourront vous être communiqués par le Bureau Enquêtes-Accidents (246 rue Lecourbe, PARIS 15ème) sur votre demande.

- Aucun règlement ne stipule qu'il convient de porter sur le livret de bord d'un appareil accidenté et mis en situation "R" par le bureau VERITAS les différentes pièces ayant fait l'objet de saisies.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

L'Ingénieur Principal des Etudes
et de l'Exploitation de l'Aviation Civile
Chef du District Aéronautique "AUVERGNE"

Copie à :

- I.G.A.C. (bureau Enquêtes-Accidents)
(à l'attention de Mr FAVE suite ma communication téléphonique du 23.11.1981)

G. VEREL

Ma réponse (signée par mon chef Claude Vérel).

.....

D'autres démêlés avec la presse, survenus plus tard...

À Toussus-le-Noble, je fus bien sûr confronté à la presse à diverses reprises.

Il y eut cette interview téléphonique de mon adjoint, je ne sais plus pour quelle histoire, mais je me souviens bien que les agents du bureau de piste qui écoutaient la radio entendirent l'interview en direct sur les ondes... Ils prévinrent aussitôt l'interviewé qui raccrocha aussitôt au nez de ce journaliste peu correct.

Une autre fois, je reçus un journaliste qui se présenta dans mon bureau pour me poser des questions, "à stylo fermé", me dit-il!

Je m'aperçus au cours de l'entretien sans calepin ni crayon qu'il m'enregistrait sournoisement avec un dictaphone caché dans l'une de ses poches!

Il y eut aussi quelques démêlés avec la presse qui se fit le chantre de l'écrivain Michel Tournier, Prix Goncourt, dans une diatribe féroce contre l'aéroport de Toussus-le-Noble: triste affaire que j'ai relaté par ailleurs dans l'article intitulé "La mauvaise humeur d'un écrivain, Michel Tournier, manifestée à deux reprises"... Dans le premier cas, en 1972, où l'écrivain avait utilisé le Figaro comme tribune, ce fut Étienne Daum, chef du service relation avec la Presse d'Aéroports de Paris, une fameuse plume, qui usa magnifiquement du droit de réponse. Jean Eyquem, rédacteur en chef d'Aviasport publia un article tout aussi talentueux. Dans la deuxième affaire, en 1989, ce fut le maire de Toussus qui réagit vigoureusement.

.....

L'accident du Puy Pelat

Le résumé figure dans la liste établie par Mr Jean-Baptiste Ledys, journaliste au quotidien auvergnat "La Montagne":

1975 06 25. Nébouzat PDD. (Puy Pelat) La tour de contrôle perd le contact avec le Piper 28 Aztèque peu après 13 heures, le 17 janvier 1975. Après 28 heures de recherches, c'est le témoignage d'une cueilleuse de champignon qui oriente les secours vers le bon secteur. L'hélicoptère de la Sécurité civile reprère l'appareil dans une sapinière, sur le flanc du puy de Pelat, à un kilomètre au sud du col de la Moreno.

Malheureusement, à l'arrivée des secours, il n'y a plus rien à faire pour sauver les trois occupants de cet avion de tourisme : A. T., 43 ans, J.W.G. D., 33 ans et son épouse E., 27 ans, sont déjà décédés.

Cet avion immatriculé en Hollande avait décollé le matin de Perpignan, en prévoyant une escale à Clermont-Aulnat pour se ravitailler en carburant.

Vraisemblablement gêné par le mauvais temps, l'appareil a heurté la sapinière et, en s'écrasant, s'est disloqué sur le sol. LMT

Cet accident est survenu alors que j'étais en congé (de mariage). C'est Claude Vérel qui assura l'enquête accident ce jour-là, 25 juin 1975.

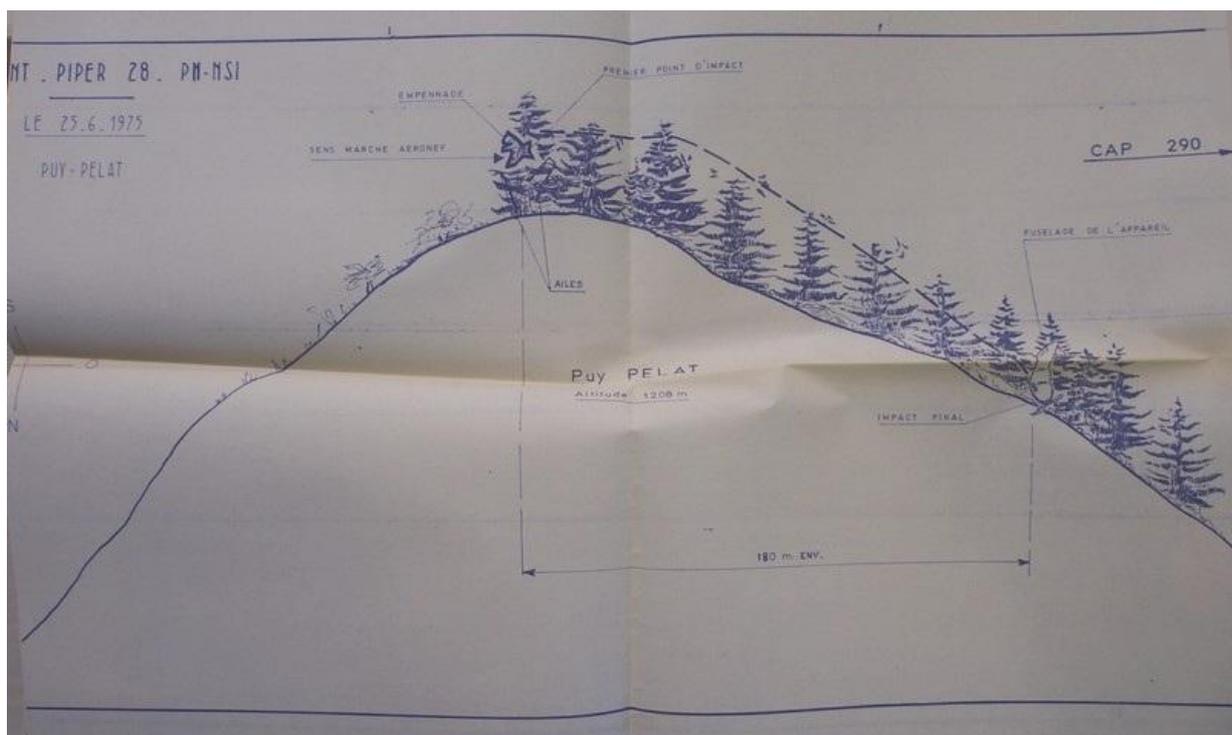
Il s'agit d'un Piper PA 28 "Arrow" parti de Perpignan sous plan de vol VFR à 11h37 avec un couple de ses amis.

Ce sont des Hollandais qui comptent revenir au pays après un séjour à Ibiza, quitté la veille en prévision d'une escale à Clermont-Fd-Aulnat pour avitailler et poursuivre ensuite vers sa destination. En raison des mauvaises conditions météorologiques rencontré, le pilote se déroute vers Perpignan.

Le lendemain, le pilote opte pour un retour avec escale à Clermont-Fd-Aulnat. En vol, il note les passages à Narbonne puis Mende, et prend contact à 12 h 01 TU avec la Tour de Clermont puis précise qu'il vole à 3500 pieds dans les nuages. Les instructions pour rejoindre l'entrée VFR (point Sierra unité à 6 NM au sud de l'aérodrome) lui sont fournies à 12 h 08 TU. À 12 h 10 TU, le pilote fait savoir qu'il vole toujours à 3500 pieds dans les nuages. Le contrôle lui demande alors de passer sur la fréquence d'Approche, ce dont le pilote accuse réception à 12 h 10 ' 30 " , moment à partir duquel il n'y a plus de contact avec lui sur aucune fréquence.

La phase de Détresfa est déclenchée par l'aéroport , mais les recherches n'aboutiront que le lendemain après le repérage par l'hélicoptère de la Protection Civile.

Des constatations effectuées, il ressort que l'avion "a heurté, en vol rectiligne ou dans une configuration très proche de celle-ci, selon une route orientée -à l'impact- sensiblement au 280°, les troncs des sapins au sommet du puy Pelat situé à l'Ouest de l'aérodrome.



Trajectoire de l'avion qui a touché la cime des arbres.

Claude Vérel retiendra trois causes principales:

- "Vol VFR entrepris alors que tout laissait prévoir que les conditions météo en route et surtout dans le Massif Central seraient fort médiocres (...)"
- "Poursuite de la route malgré une détérioration certaine des conditions de vol au fur et à mesure qu'il approchait de Clermont (...)"
- Mise en condition IMC sans avoir la qualification IFR.

Et des circonstances aggravantes:

- Incitation à poursuivre le vol de retour en Hollande compte tenu de l'interruption forcée du vol, la veille.
- Le fait que le pilote avait fait deux fois le même trajet peut avoir été pour lui un élément sécurisant.
- "Le fait que les communications en langue anglaise entre l'Organisme de Contrôle et le pilote , dans une phase de vol difficile, manquant d'aisance ont entraîné un retard aux éventuelles décisions ou mesures qu'on aurait pu tenter de prendre".

Enfin, Claude Vérel émet quelques recommandation in fine de son rapport:

- Faire figurer les points d'entrée dans les CTR sur les cartes de navigation au 1/500000e "vol à basse altitude" (...)
- Édicter des consignes locales sur les aérodromes pour l'utilisation systématique du Gonio VHF (...) "lorsque les conditions météorologiques à l'arrivée sont celle du VFR spécial".



Cette accident déclencha une vive polémique, la presse ayant fait monter la mayonnaise en pointant du doigt le contrôle militaire (probablement renseigné par un syndicat de contrôleurs?)

.....

On recherche un avion perdu dans le brouillard: le DR 400 disparu le 19 août 1977 enfin retrouvé au Mont Dore six jours plus tard.

Cet accident survenu le 19 août vers 10h50TU est ainsi résumé dans l'ouvrage du journaliste Jean-Baptiste Ledys:

1977 08 19. Mont Dore PDD. Depuis six jours, précisément depuis le 19 août 1977, l'avion était porté disparu. Mais le mauvais temps qui a ensuite régné sur le Massif central a rendu difficiles les recherches. Et c'est le 25 août, quand enfin se dessine une éclaircie, que l'appareil est retrouvé, écrasé, au lieu-dit "La Prade Haute", au pied du massif du Clergue.

Le corps du pilote, J. B., a été éjecté à plusieurs mètres de la carlingue. Il est mort. LMT

Cet avion disparut des écrans radar le vendredi 19 août 1977 vers 10h50 TU ; on le retrouva le mercredi 24 août, soit 6 jours plus tard!

Il faut souligner qu'à l'époque, l'emport de balise de détresse ELT qui, à l'impact, émettait un signal sur la fréquence 121,5 générant un message d'alerte dans le système Cospas-Sarsat et une transmission aux services de recherche SAR n'était pas encore rendu obligatoire pour les avions légers.

Bien évidemment, la presse ("La Montagne") rapporta cet événement: l'avion fut retrouvé au Mont Dore par un berger qui attendait que le plafond s'élevât pour monter au Puy de Clergue afin de visiter son troupeau.

"Il aura fallu près d'une semaine de recherches pour retrouver l'avion de tourisme qui avait disparu depuis vendredi, entre Cannes et La Baule.

"Il faut dire que les conditions atmosphériques qui ont régné durant ces derniers jours sur notre région n'ont pas facilité les recherches et que, seule, une légère éclaircie dans la journée de mercredi, sur le massif du Sancy".

Le 19 août, je convoyais un avion de Montpellier à Clermont (MS 892 F-BPQI du SFACT), ce qui me permit de donner dans mon rapport d'accident une appréciation personnelle des conditions météorologique régnant ce jour-là:

Depuis six jours l'avion du médecin parisien reposait sur les flancs des monts Dore

C'est en visitant son troupeau au pacage qu'un agriculteur a découvert le drame

Il aura fallu près d'une semaine de recherches pour retrouver l'avion de tourisme qui avait disparu depuis vendredi, entre Cannes et La Baule.

Il faut dire que les conditions atmosphériques qui ont régné durant ces derniers jours sur notre région n'ont pas facilité les recherches et que, seule, une légère éclaircie dans la journée de mercredi, sur le massif du Sancy, aura permis à un agriculteur de La Tour-d'Auvergne, M. Bellon, accompagné de son neveu, de repérer l'épave et ainsi de donner l'alerte, vers 17 heures, à la brigade de gendarmerie de La Tour-d'Auvergne qui a aussitôt prévenu les gendarmes du Mont-Dore afin qu'ils effectuent un premier constat.

C'est au lieu-dit « La Prade-Haute », au pied du massif du Clergue, que les chercheurs devaient retrouver l'épave et, éjecté sous le choc, le corps du pilote, le docteur Jean Bercovici, éminent gynécologue parisien, âgé de soixante-neuf ans, et effectuant le trajet Cannes-La Baule à bord de son avion de tourisme personnel : un Robin quadriplace, monopoteur de 160 CV.

Le pilote éjecté à plusieurs mètres de l'appareil

Après six jours de recherches, le suspense aura donc pris fin, hélas ! d'une manière tragique en cet après-midi de mercredi.

Ce jour-là, M. Bellon et son neveu, M. Marion, profitant d'une amélioration de la visibilité, avaient décidé de visiter leur troupeau qui se trouvait cantonné du côté du massif du Clergue.

C'est en arrivant sur les lieux que M. Bellon, connaissant parfaitement la montagne, devait distinguer une tache blanche dans la prairie avoisinante, tache qui s'avérait être l'épave de l'avion recherché. Une fois l'alerte donnée, les gendarmes du Mont-Dore partaient sur le point présumé de chute et devaient être guidés par un deuxième témoin oculaire,



L'appareil, après avoir heurté le sol de l'hélice, a culbuté, éjectant son pilote à une quinzaine de mètres du point de choc.

M. Guy Cholet, en vacances à Picherande, et qui avait découvert également l'épave en essayant de repérer des moulons à la jumelle. Une fois sur les lieux, un triste spectacle s'offrait aux gendarmes du Mont-Dore qui devaient relever le corps du malheureux pilote, éjecté à plusieurs mètres de la carlingue.

Si pratiquement, sans aucun doute, l'accident est dû aux mauvaises conditions atmosphériques et particulièrement au brouillard, il faudra attendre les résultats de l'autopsie pour savoir si le pilote a succombé instantanément sous le choc.

Dès hier matin, de nombreuses autorités civiles et militaires devaient se rendre sur les lieux du drame pour établir les circonstances exactes de cet accident aérien qui vient s'ajouter à une liste déjà longue dans cette région particulièrement traitresse en cas de mauvais temps.

M. le juge d'instruction Logelin était accompagné, à cette occasion, par M. Barrau, substitut du procureur. M. Pageix, chef de district de la section aéronautique d'Auvergne, devait également se rendre sur les lieux ainsi que le commandant Cremer, commandant la compagnie de gendarmerie de Clermont-Fd, le peloton de montagne du Mont-Dore et MM. Paquier et Faurit, inspecteurs de la police de l'air et des frontières du secteur Sud-Est.



NOTRE MONTAGE. — A gauche : M. Cholet et sa fille, actuellement en vacances à Picherande, ont dirigé les recherches vers le point d'impact de l'appareil ; à droite : M. Bellon, agriculteur à La Tour-d'Auvergne, a le premier donné l'alerte alors qu'il profitait d'une éclaircie pour aller voir ses bêtes.

Dès hier matin, de nombreuses autorités civiles et militaires devaient se rendre sur les lieux du drame pour établir les circonstances exactes de cet accident aérien qui vient s'ajouter à une liste déjà longue dans cette région particulièrement traîtresse en cas de mauvais temps.

M. le juge d'instruction Logelin était accompagné, à cette occasion, par M. Barrau, substitut du procureur. M. Pageix, chef de district de la section aéronautique d'Auvergne, devait également se rendre sur les lieux ainsi que le commandant Cremer, commandant la compagnie de gendarmerie de Clermont-Fd, le peloton de montagne du Mont-Dore et MM. Paquier et Faurit, inspecteurs de la police de l'air et des frontières du secteur Sud-Est.

Extrait de mon rapport: "L'enquêteur (moi) ayant effectué personnellement un vol MONTPELLIER/CLERMONT ce jour là, il lui a été possible d'observer les conditions météorologiques intéressant le trajet LE PUY - CLERMONT au moment de cet accident. Sur cet axe, de nombreux corps pluvieux nécessitaient de fréquentes altérations de cap, sans être de nature à compromettre la sécurité du vol. Par contre, la chaîne des MONT-DORES et celle des PUYS étaient masquées par une importante couche de nuages et le vent moyen de 300° constituait un facteur aggravant sur les versants OUEST".

Comme le souligne l'article de presse, nous recherchâmes plusieurs jours d'affilée cet avion disparu. Le message ci après (un parmi d'autres...) reflète mes angoisses et mes attentes:

"JJ LFLCYU

"300916 LFMMZR

"NR 511/08/E STOP

"ATTENTION M. PAGEIX OBJET ACCIDENT AERONEF DR400 F

BSQZ

- SUITE NOUVELLE VISUALISATION EVR Ste BAUME ET SATOLAS

*obser.
CCP*

REGION AVIATION CIVILE
DU SUD-EST
30. AOUT 1977
DISTRICT AERONAUTIQUE
AUVERGNE

ZC DCAOR1 0926
JJ LFLCYU
300916 LFMMZR
NR 511/08/E STOP
ATTENTION M. PAGEIX OBJET ACCIDENT AERONEF DR400 FBSOZ-SUITE
NOUVELLE VISUALISATION EVR ST BAUME ET SATOLAS
PRIMO EVR STE BAUME PISTE DISCONTINUE ET FLQUE ROUTE 270 JUSQU A
LA VOIE AERIENNE A3 PUIS ROUTE SUR MTL HEURE APPROXIMATIVE MTL
0948/50
EUR SATOLAS PISTE EN LIMITE PORTEE RADAR APPARAISSANT A 61 NM DE
SATOLAS A1011 SUR LA ROUTE R31 A ENVIRON 30 NM AU NORD OUEST DE
MTL -ECHO DISPARAIT A 1023 APRES AVOIR PARCOURU 22 NM ENVIRON
STOP ET FIN

NNNNh CSL MI

NR 002 MI

TA DR 400 retrouvé hier soir
enquête série info commencée aujourd'hui
IGAC avisé par Phi hier soir (73) 21 et 70
Brigade intervenue Le Mont Dore. (voir no tél.)
je suis parti avec l'hélicoptère de la Protection Civile
il faudrait :
1) Prévenir Véritas (à défaut Clermont)
→ Lyon
2) Demander à IGAC quelles sont ses intentions
en précisant que je suis son flau et qu'ils peuvent
me contacter par intermédiaire gendarmerie
Le Mont Dore -

Dr

Le messages concernant les relevés radar de la Ste Baume et de Satolas sur la piste de l'épave...Et mes instructions au chef de la section Transport Aérien lors de mon départ en hélicoptère de la Sécurité Civile sur le lieu (enfin déterminé) de l'accident.

PRIMO EVR STE BAUME PISTE DISCONTINUE ET FLOUE ROUTE 270° JUSQU'À LA VOIE AÉRIENNE A3 PUIS ROUTE SUR MTL HEURE APPROXIMATIVE MTL (Montélimar) 09h48/50

EUR SATOLAS PISTE EN LIMITE PORTÉE RADAR APPARAISSANT À 61 NM de SATOLAS à 10 h 11 SUR LA ROUTE R31 À 30 NM AU NORD OUEST DE MTL

- ÉCHO DISPARAÎT À 10h23 APRES AVOIR PARCOURU 22 NM ENVIRON STOP ET FIN".

Je me souviens bien que nos recherches furent notablement dispersées sur plusieurs sites que nous avons envisagés en échafaudant plusieurs hypothèses. La découverte de l'épave par le berger qui alla retrouver son troupeau lorsque la brume se dissipa fut donc pour nous une surprise et le fruit d'un hasard.

Le Pilote:

Monsieur J. B. était propriétaire de l'avion DR 400. Il est né le 18 février 1908 à Bucarest et avait donc 69 ans au moment de l'accident. Il avait obtenu son brevet de pilote privé en 1966 et réalisé 1030 heures de vol dont 790 en qualité de commandant de bord. Il avait 400 heures de vol sur son avion.

Il manquait de rigueur dans la tenue des documents de bord, les mentions portées sur le carnet de vol ne correspondant pas toujours à celles du carnet de route de l'appareil.

L'avion:

Il s'agissait d'un Robin DR 400/160 qui avait effectué 1145 heures de vol. Le moteur avait subi une panne peu avant un atterrissage à Vichy-Charmeil. Cet incident (rupture d'une soupape d'échappement du cylindre N°3) motiva d'ailleurs un rapport d'incident du District aéronautique. La réparation fut assurée par la société Centravia à Vichy. Les livrets moteur et cellule étaient détenus par le Bureau Véritas de Toussus-le-Noble et il ne me fut pas possible de les consulter.

L'avion de Monsieur B. était équipé d'un pilote automatique 3 axes. Voici ce que je notais dans mon rapport (partie "constatations"):

"Le P.A. Roulis / Lacet était en marche (inverseur Badin-Crouzet RG 10 sur "ON"). L'inverseur STAB-HDG (heading) est positionné sur STAB (stabilisation). D'après la notice technique, il faut passer sur la position HDG

pour rejoindre un cap affiché sur la rose de mémoire du directionnel.

"Toutefois, il semble qu'une telle manœuvre ne soit pas recommandée sur certains P.A. lorsqu'il s'agit d'un changement de cap important (demi-tour par exemple). Il convient dans ce cas de laisser l'inverseur sur la position STB (stabilisation), de manipuler le bouton "Turn" jusqu'au voisinage du cap désiré, et de repasser sur la position HDG.

"Le P.A. Tangage n'était pas en marche (bouton sur "OFF").

" Le trim est en position cabrée.

"Le niveau de vol affiché est compris entre 40 et 45.

"L'indication de l'aiguille de "Vu-mètre" n'est pas significative car elle remue librement".

Les circonstances du vol:

L'enquête reprend bien-sûr, comme il se doit, l'activité du pilote durant les jours qui ont précédés l'accident:

Il arrive le 11 août à Cannes-Mandelieu seul aux commandes de son avion. Le 15 août, il fait faire les pleins et effectue un vol local. Le 18 août il entreprend deux vols à destination de La Mole. le matin avec trois personnes à bord et l'après-midi avec deux passagers. au retour à Cannes, il fait effectuer les pleins complets.

"Le 19 août à 08 h 42 TU, il décolle seul à bord à destination de La Baule-Escoublac après avoir recueilli les renseignements météorologiques nécessaires à son voyage. Il avait précédemment effectué deux voyages Cannes-La Baule.

"Après avoir volé au cap 270°, l'appareil rejoint l'axe de la voie aérienne A3 qu'il remonte jusqu'à Montélimar et passe le VOR de MTL à 09h49 TU.

"Entre 10h11 et 10h23 TU, l'avion est détecté par le radar de Satolas. Sa route est orientée sensiblement au 315°, l'aéronef ayant été détecté alors qu'il se trouvait presque en limite de couverture , son altitude de vol devait être relativement importante et le relief (Mont Mézenc) situé entre Montélimar et Le Puy, masqué ce jour-là par une forte nébulosité, a dû être franchi au-dessus de la couche.

"À 10h23 TU, l'écho disparaît, soit que l'avion ait atteint la limite de couverture, soit qu'il soit descendu rapidement. Compte-tenu des témoignages recueillis auprès des agents d'opération de l'aérodrome du Puy-Loudes (MM. Vial et Routier), la deuxième hypothèse semble pouvoir être retenue.

"En effet, les observations des témoins effectuées vers 10h30 TU concordent avec les observations radar: l'appareil serait sorti de la couche nuageuse (base des nuages à 600 m/sol environ) à 2 ou 3 km à l'Est de l'aérodrome en descente et à forte vitesse.

"Le régime moteur semblait d'ailleurs anormalement élevé, même lorsque l'aéronef volait en palier.

"Après avoir survolé le terrain en poursuivant sa descente, l'appareil a suivi momentanément un cap sensiblement parallèle à la piste (330°); sans qu'il soit possible d'affirmer qu'il ait vu l'aérodrome avec lequel il n'avait pas pris préalablement contact.

"L'appareil s'est remis ensuite en vol en palier au cap 300° environ, pour pénétrer aussitôt après (à 3 km environ) dans la couche nuageuse dont la base accrochait le relief s'étendant au Nord-Ouest de l'aérodrome.

"La phase suivante de ce vol ne peut pas être restituée avec certitude. Les indications portées sur la feuille de navigation du pilote sont très succinctes et ce document, non daté, ne concerne peut être pas le vol du 19 août. Il est d'ailleurs à souligner que certains documents ont pu être dispersés par le vent avant la découverte de l'épave. Seule sont mentionnées quelques fréquences (VOR, NDB, et aérodromes) et en particulier celles de Clermont-Fd (VOR, NDB, Approche, TWR et SOL). Les caps, les distances et les durées entre chaque point de report. Dans la colonne "observation" figurent des indications qui semblent avoir été portées au cours du vol (écriture bien moins soignée). La mention "aérodrome 10.55" portée dans cette colonne en regard de Clermont-Fd semble toutefois s'appliquer au dernier vol, car elle correspond à un passage au Puy vers 10h29 TU (26' environ de vol entre le Puy et le travers Sud de Clermont-Fd).

"Le QDM 030° de CMF 115,7 (Clermont) affiché sur l'OBS du VOR1, qui n'est pas perpendiculaire à la route et ne constitue donc pas un travers, peut représenter une butée matérialisant le début de la chaîne des Monts-Dore, ou le QDM permettant de rejoindre Clermont-Fd-Aulnat.

"Enfin, l'OBS du VOR2 calé sur la fréquence 114,5 de LMG (Limoges) indique un QDM de 285 °, alors que l'épave est située sur le QDM 287°".

L'enquête:

Le lieu du crash est le flanc Ouest du Puy de Cliegue, en limites des communes du Mont -Dore et de Latour d'Auvergne.

L'avion a percuté le flanc de la montagne à un cap sensiblement inverse de celui de la route prévue. Le pilote, éjecté de la cabine, est décédé sur le coup. l'épave est répartie en plusieurs débris alignés et orientés au 115° (cf croquis).

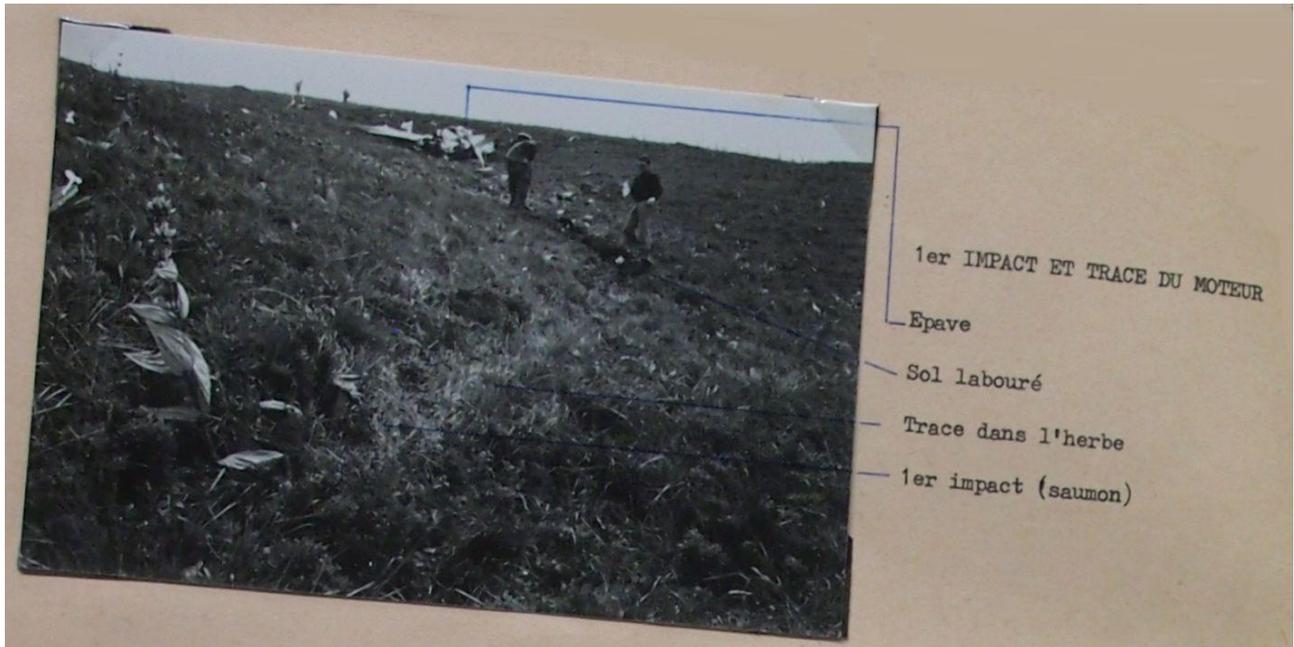
Un agent de la PAF (Police de l'Air et des Frontières) venu de Lyon, après avoir parcouru en tous sens l'épave dispersée sur plusieurs dizaines de mètres, veut attirer mon attention sur un soit-disant indice à l'une des extrémités alors que, fidèle à ma méthode, je commence méthodiquement à l'autre bout à inventorier et examiner chaque pièce, prenant des notes et des photos. Devant son insistance, je lui signifie assez vertement que je compte poursuivre mes investigations comme je l'ai prévu...

On parle d'une malette qui aurait disparue...Bizarre.

Pour cet accident aussi, le BEA m'a donné carte blanche pour l'enquête.



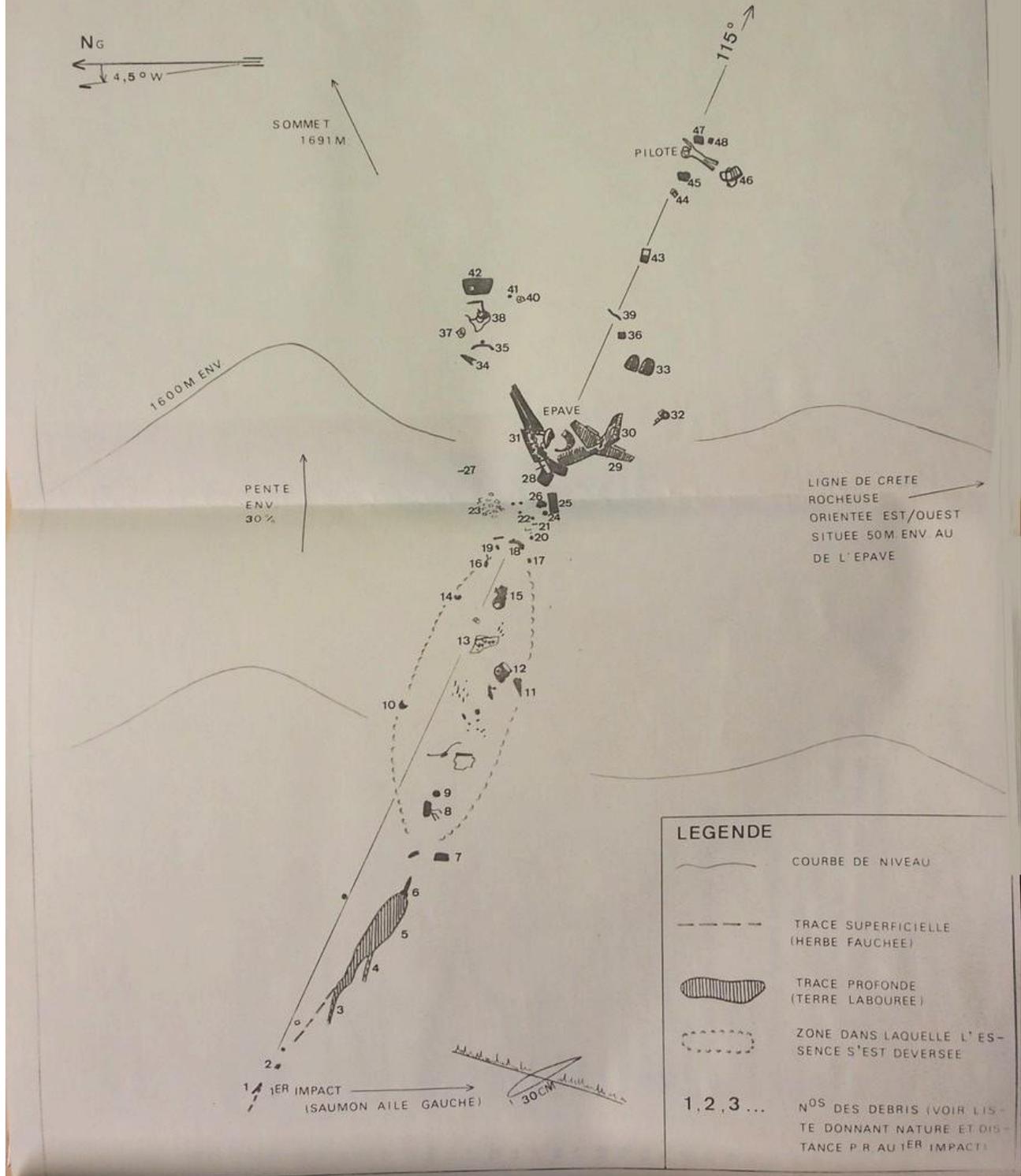
Photo extraite de mon rapport. Je tiens en main la pale propre de l'hélice tandis qu'un gendarme tiens la pale qui était enterrée. Le moteur ne développait manifestement pas de puissance (pales recourbées vers l'arrière). Noter les gentianes qui poussent à cette altitude (nous sommes quand même à 1600 mètres, 90 mètres au-dessous du sommet du Puy de Clergue qui fait partie de la chaîne des Monts Dore et du Puy de Sancy)...



Le même enquêteur au travail...

Afin d'éliminer éventuellement la possibilité d'une panne de moteur, l'expertise du moteur et de l'hélice furent demandées au CEPR (Centre d'Essai des Propulseurs) de Saclay , ainsi que celles du chronomètre de bord, du pilote automatique et des radio.

ACCIDENT DU DR - 400 - 160 **F.BSQZ** LE 19.08.77
 PUY DE CLIERGUE (63)



Les causes:

"Un certain nombre d'hypothèses peuvent être retenues:

"1) Descente en IMC en virage à gauche après avoir renoncé à la poursuite du vol, le pilote ayant mal estimé sa position par rapport au relief.

"2) Panne de moteur en condition IMC, ou suivie d'une mise en IMC, résultant d'une défaillance mécanique ou d'un givrage du carburateur.

"En effet, il semble, compte-tenu de l'expérience de vol en montagne de ce pilote, qu'un atterrissage en condition VMC n'aurait pas présenté de difficulté majeure (...)

"3) Défaillance du pilote. Ceci ne peut être exclu (...)"

Aspect judiciaire:

Cet accident mortel motiva deux commissions rogatoires délivrées par l'autorité judiciaire:

1^{ere} commission rogatoire délivrée à la PAF secteur Sud-Est L. Cokelaer qui nous fixe ses réquisitions (mesures conservatoires des enregistrements (éventuels))

2^e commission rogatoire conjointement délivrée par le juge clermont Jacques Logelin à la GTA d'Aulnat mai 1978 pour enquête sur l'incident de Vichy pour examen de l'éventualité d'une relation entre cet incident et l'accident du 19 août 1977.

Les recommandations (celles-ci s'adressent au BEA bien sûr):

"(...) pour ce qui concerne les problèmes soulevés par la recherche d'un aéronef, qui peut s'avérer infructueuse, il semblerait souhaitable d'envisager d'étendre aux appareils de faible tonnage (...) la recommandation relative à l'installation à bord d'une balise de localisation.

"De plus, la mise en application de la Circulaire N° 557/ SECSAR du 1^{er} décembre 1975 relative à la notification pour les besoins du service SAR des mouvements non assujettis au dépôt d'un Plan de vol permettrait d'obtenir rapidement des renseignements sur l'itinéraire suivi et les escales éventuelles, par simple consultation de la "NOTIF SAR" établie par le pilote avant son départ".

.....

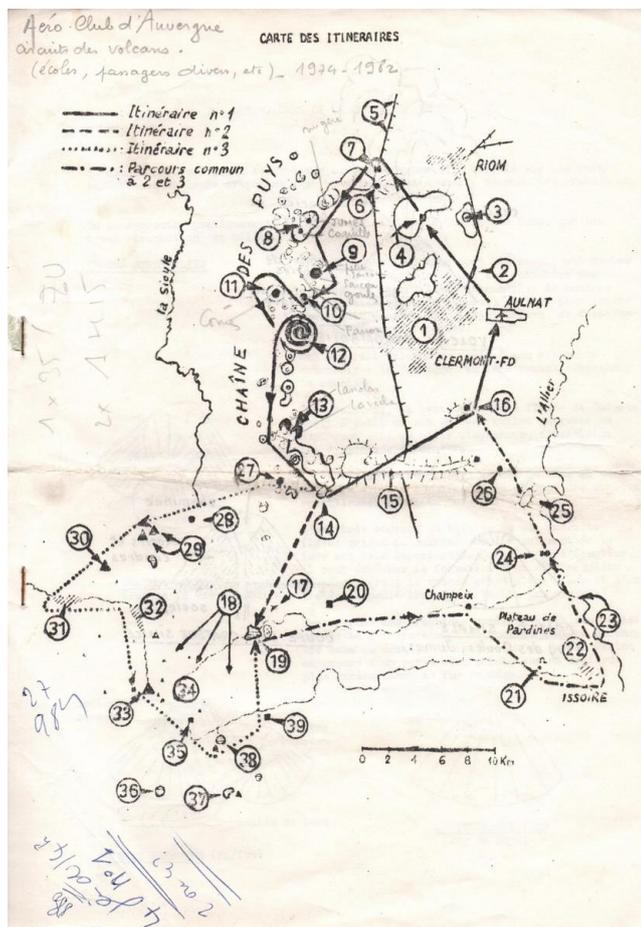
L'avion ne franchit pas le Col des Goules

1980 07 25. Col des Goules PDD. Cela fait près d'un mois que cette famille monégasque est en vacances dans leur résidence secondaire de Saillant, près de Saint-Nectaire. Ce 25 juillet 1980, ils décident de découvrir la région avec un nouveau point de vue, celui qu'offre l'avion. Ils s'adressent à l'aéro-club d'Auvergne, qui met à leur disposition un Rallye MS 880 et un pilote. L'appareil décolle vers dix heures et met le cap vers les premiers reliefs. La promenade aérienne, cependant, ne dure pas. L'appareil perd rapidement de l'altitude. Les deux passagers, à l'arrière, sont occupés à admirer le paysage et ne se rendent compte de rien. Mais le choc avec un arbre, au col des

Goules, vient rapidement les informer du danger de leur situation. Un instant plus tard, l'avion repose, en piètre posture, sur le sol. Par miracle, les quatre occupants sont saufs, quoique blessés.
LMT

C'est à Hervé Renouf, jeune ingénieur, chef de la Circulation aérienne de l'aéroport d'Aulnat, que revint l'enquête de première information et qui se rendit sur les lieux de cet accident.

Il s'agissait d'un avion de l'aéro-club d'Auvergne, un Morane-Saulnier MS 880 qui envisageait une promenade autour des volcans (*) avec trois passagers à bord.



(*) : Au sein de l'aéro-club, un certain nombre de membres étaient admis sur une liste de pilotes autorisés à effectuer ces circuits fermés pour le compte du club, en emportant des passagers qui pouvaient être des enfants des écoles. J'en ai fait beaucoup pour ma part (l'aéro club installé à côté du District pouvait compter sur ma venue rapide...) ; j'ai conservé la documentation dont nous disposons pour alimenter nos commentaires.

Anecdote: un jour, au retour d'un vol au-dessus des volcans avec de petits écoliers et écolières, je m'aperçus que les deux petits assis à l'arrière dormaient profondément...

Hervé Renouf **résumait** ainsi l'accident:

"En tentant de franchir le col des Goules pour passer derrière la chaîne des Puys, alors que son avion était très chargé et que la température était élevée, le F BSZU heurte un arbre et s'écrase au sol. Le pilote (égratignure au front) et les passagers sont indemnes. L'appareil est détruit à 80%.

Les circonstances de l'accident:

"Le pilote avait embarqué un couple et un enfant à bord du MS 880 en vue d'effectuer une promenade aérienne sur la chaîne des Puys. Le décollage s'est effectué, selon le pilote, normalement sur la piste 27 principale.

"Après un virage à droite vers le point de sortie "Novembre", le pilote prend le cap vers la montagne, il survole alors Chateaugay et envisage de passer derrière la chaîne en franchissant le col des Goules. À quelques centaines de mètres du sommet, l'aile droite touche un arbuste puis se détache lors de la collision avec un arbre plus gros. Le fuselage et l'aile gauche continuent sur une vingtaine de mètres environ et s'immobilisent après un mouvement de rotation sur la gauche.

"Les quatre occupants sortent indemnes de l'épave. Le pilote rejoint la route du col des Goules et prévient l'aérodrome par téléphone.

"Entre temps, le passager tente d'appeler la Tour par radio qui envoie un avion survoler les lieux. L'hélicoptère de la Protection Civile arrive peu après, et emmène les passagers au CHU de Clermont pour des contrôles".

Je trouve que le chapitre "analyse" rédigé par notre enquêteur est pertinent ; le voici:

I- Ni le pilote ni les passagers n'ont remarqué une baisse de régime. Le plein des réservoirs avait été effectué la veille au soir et il s'agissait du premier vol de la journée. L'aéronef était correctement entretenu ; aucune défaillance mécanique ne peut donc raisonnablement expliquer cet accident.

II- L'avion se trouvait au moment des faits au second régime dans une position très cabrée en quasi décrochage. Cette configuration a d'ailleurs été remarquée par le passager avant. D'autre part, l'état de l'épave montre que c'est la queue de l'appareil qui a touché le sol en premier ; le peu de dégâts subis par l'hélice alors que le pilote a touché plein gaz ne fait que confirmer cet état de fait.

III- Etant donné la surcharge importante de l'avion (18 kg) et l'altitude (1000m environ) il est certain que l'aéronef n'avait plus aucune vitesse ascensionnelle, d'autant plus que la température était de Standard + 10°C. Le pilote, essayant vainement de maintenir son avion en vol horizontal, s'est retrouvé ainsi (plein gaz, compensateur cabré, becs sortis) en décrochage lent et sûrement à très faible vitesse, ce qui explique d'ailleurs que les occupants soient indemnes.

"Le vent presque faible a peut-être pu créer un léger rabattant sur le plateau, détériorant d'autant plus la vitesse ascensionnelle.

"IV- Le pilote a commis une grave faute de pilotage en s'engageant sur ce plateau à très basse hauteur pour franchir le col sans avoir pris d'altitude suffisante sur la plaine comme cela se pratique pour le survol de la montagne. Il s'agit sans aucun doute d'un excès de confiance dans les performances de l'avion (...)

"V- Le pilote au moment des faits totalisait 195 h de vol; cependant 96 h avaient été effectuées entre 1939 et 1940 avec une interruption de plus de 35 ans. On peut donc considérer que son expérience aéronautique était réduite à environ 50 h de commandant de bord depuis l'obtention de la licence".



**Au fond, domine le Puy-de-Dôme. En chemise blanche, Hervé Renouf, enquêteur.
À droite, au pied du Sarcoui, l'hélico de la Protection Civile.**

Les causes et conclusion:

"Cet accident est essentiellement dû à une faute de pilotage grossière. L'obstination du pilote à vouloir franchir un col ne s'explique que par son inexpérience et une mauvaise connaissance du pilotage en terrain montagneux.

"L'ignorance des problèmes d'altitude - densité et surtout une surcharge importante de l'avion ont été des facteurs aggravants dans cet accident au dénouement heureux".

Dans sa déclaration, le pilote tenta naturellement de minimiser sa faute en

arguant de rabattants qui l'auraient "rabattu au sol, inexorablement"...

.....

Les turpitudes d'un aéroclub gestionnaire d'aérodrome: celui de Château-sur-Allier...

Des accidents et des infractions en série...

Je ne vais pas ici relater en détail tous les événements auxquels nous fûmes confrontés; je me contenterai de citer plusieurs accidents et je ne m'attarderai que sur deux affaires un peu glauques, dont l'une d'elles n'avait d'ailleurs qu'un rapport lointain avec l'aéronautique, étant noté que, souvent dans ma carrière, j'eus à traiter bien d'autres affaires "exotiques" (raves parties, gens du voyage, épidémies, etc)...

Je m'appesantirai néanmoins en premier lieu sur les accidents qui donneront d'emblée une idée de l'organisation et du fonctionnement du club qui laissaient à désirer (celui qui est évoqué ci-après n'était pas le premier)...

Le 21 janvier 1973, un Jodel D112 décroche sur l'aile basse en dernier virage et amorce une autorotation ; l'impact fait deux mort. Curieusement, l'épave n'a été découverte que le lendemain par la brigade de gendarmerie de Lurcy-Lévis; "le corps du pilote, employé municipal, était encore tiède quinze heures après l'accident"!

L'enquête accident fut réalisée par M. Louis Dupasquier, IEEAC commandant l'aérodrome de Vichy-Charmeil et chef du District Aéronautique Auvergne par intérim (le titulaire, M. Bernard de Lamaze, était en congé-maladie).

À noter que l'aérodrome avait alors le statut d'une plate forme privée, le créateur et gestionnaire étant M. M., Président de l'aéro club de Sancoins, propriétaire de l'avion et chef pilote, bien que non titulaire d'une qualification d'instructeur, et dont "l'expérience est assez récente". C'est lui qui fit la visite prévol du Jodel et assista (de loin?) à son décollage vers 16h face à l'Ouest. Vers 17 h. M. M. commence à s'inquiéter et téléphone aux aérodromes de Moulin et de Lapalisse où le pilote aurait pu se poser. Vers 18 h, il alerte la gendarmerie. Les recherches commencent. Le district aéronautique émet un message au CCR pour alerter le Centre de Coordination et de Sauvetage. Les recherches sont menées dans toute la région y compris les départements voisins du Cher et de la Nièvre, cessant à 22h pour reprendre le lendemain au lever du jour.

À 8h45, les gendarmes de Lurcy-Lévis découvrent l'avion dans un bosquet à 350 m. du seuil Est de la bande gazonnée et non loin (200m). d'une ferme.

Le BEA a dépêché un enquêteur le lendemain 23 janvier. Un juge d'instruction et un procureur sont présents ; après avoir entendu l'enquêteur, ils autorisent l'aéro club à disposer de l'épave.

Le 16 juin 1974, un MS 880 perd sa roulette de nez dans un trou en fin de piste.

Le 16 mai 1976, un MS 880 (le même) est détruit: au cours d'une remise des gaz, après atterrissage manqué, l'aile droite heurte le sol. Le pilote et les deux passagers sont blessés.



Le pilote n'avait pas effectué après le test de renouvellement subi à Châteauneuf-sur-Cher les trois décollages et atterrissages complets permettant d'emporter des passagers (conditions d'expérience récente).

C'est Claude Vérel, notre Chef de District, qui fit cette enquête comme il en fit beaucoup d'autres. Il habitait non loin de Château-sur-Allier, au Veudre, dans la maison achetée par ses parents, enseignants (le père était l'auteur de livres scolaires), réfugiés en 1940 avec l'université de Stasbourg qui fut transférée à Clermont-Fd (c'était alors le philosophe Henri Bergson -que mon grand père connut et fréquenta - qui je crois en était alors le président).

Un fait qui pourrait être amusant dans un contexte moins dramatique:

La gendarmerie locale veut se faire un peu "mousser" et pond un rapport assez comique, en présentant les faits comme s'il s'agissait de l'affaire du siècle: *"Le 16 mai 1976 à 20h20; lieu dit "Les Bruyères" à CHATEAU/ALLIER à 400 Mètres à l'Est de l'aéro-club, un appareil monomoteur type 880-B N° FBKYV, effectuant un vol local de 20 minutes avec 3 personnes à bord s'est abattu dans un pré.*

"Le pilote devait revenir à sa base de départ où il devait atterrir. Il s'est présenté normalement, mais à très grande altitude.

"S'étant rendu compte qu'il ne pouvait atterrir dans ces conditions, le pilote a actionné un levier, ce qui a eu pour effet de faire descendre l'avion. A ce moment là le pilote a dû commettre plusieurs erreurs, car l'appareil a continué à descendre en perdant de la vitesse, il s'est mis en "abattée" avec virage à droite, puis est tombé dans le pré précité. D'après les renseignements recueillis sur place, le pilote BRUN Roger avait oublié de retirer le réchauffage moteur, de rentrer les volets substantiateurs et d'actionner la pompe à essence de secours.

"Un détachement de la Brigade de Gendarmerie des Transports aériens de VICHY-CHARMEIL s'est rendu sur les lieux le 7 Mai à 09h30; suivi par M. le Chef de District aéronautique de CLERMONT-FERRAND, lequel a fait saisir les documents de bord qui se trouvaient au bureau de l'aéro-club. Une enquête technique est ouverte.

"IL n'existe pas de "boîte noire" sur ce genre d'appareil.

" Cet accident a fait 3 blessés grave qui ont été admis à l'hôpital de MOULINS.

" L'épave a été enlevée après accord du Chef de district et déposée dans les ateliers de l'aéro-club". Voila bien une perle...

le 1er août 1978, un DR 315 est accidenté à Château-sur-Allier. L'enquêteur est encore une fois Claude Vérel. Parti de Chavenay pour un tour de France avec "l'intention de camper sur de petits aérodromes", le pilote se pose à Château-sur-Allier alors que ce terrain n'est pas ouvert à la CAP mais agréé à usage restreint. Au décollage "sur une piste très courte au surfacage médiocre, l'avion a vraisemblablement quitté le sol à une vitesse inférieure à la vitesse normale de décollage. Pour maintenir sa trajectoire, le pilote à l'expérience aéronautique limitée, est passé en second régime et l'appareil, chargé, a décroché à faible hauteur".

Contrairement à ses obligations, l'exploitant de l'aérodrome, absent, n'a pas rendu compte de l'accident. Cette enquête a révélé le défaut de gardiennage de l'aérodrome, obligatoire dans le cadre de son agrément à usage restreint.

Une aventure cocasse vécue à Château-sur-Allier, qui me fait penser à un roman de San Antonio:

Il s'agissait d'un fait divers peu anodin: un mort ramassé au petit matin en

overdose...Un jeune qui avait passé la nuit dans le club-house de l'aéro-club transformé en boîte de nuit! (c'est un œphémisme...) Je partis donc en mission d'inspection accompagné du commissaire Valentin (je confirme que c'était bien son nom ...), Chef de la Police de l'Air basée sur l'aéroport de Clermont-Ferrand-Aulnat. Arrivés sur les lieux, le président M. ne daigna pas se montrer; ce fut le tenancier du "bar-club house-boîte de nuit "qui nous reçut dans le bar. Au bout d'un moment de palabres ,assis sur des canapés, me prenant aussi pour un flic et comme pour conjurer la pression de notre pseudo-interrogatoire, il tenta de se défausser sur le président qui l'employait, et s'exclama:

- "Et puis, le président, vous savez, j'suis pas son boy!"

Et là, bon sang mais c'est bien sûr, le mot "boy" fit "tilt" et une lueur brilla dans mon crâne d'Auvergnat (qui ne manque d'ailleurs pas de mémoire) et je lui rétorquai in petto:

- "Vous, je vous connais, vous étiez patron du "Tip-Top" à Niamey dans les années 70! Vous teniez ce bar à ciel ouvert rue de la joie!"

En effet, alors jeune coopérant au Niger où j'enseignais à l'EAMAC (École Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile), il nous arrivait de venir manger quelques merguez et vider quelques bières dans ce bar où traînaient pèle-mêle légionnaires, prostituée occasionnelles ou professionnelles, et autres pensionnaires de ce genre de lieu mal famé, et bien sûr tous les coopérants célibataires en mal du pays...

Je me suis d'ailleurs laissé dire que ce quidam avait été plus tard expulsé du territoire du Niger, pour ne pas dire de l'Afrique, et prié de faire ses valises pour la France, où il échoua comme pour se faire oublier dans le département de l'Allier.

Inutile de dire que j'avais fait fort, car ce tenancier dont j'ai oublié le nom blêmit et mon Valentin et lui me regardèrent -pour des raisons différentes- avec des yeux bien écarquillés...

Encore et toujours Château-sur-Allier: fois-ci, c'est le Président "sois-même" qui fit une bourde: au terme d'un copieux arrosage dans le fameux club house, il prit un avion, embarquant un passager dans le même état que lui, et décolla vers quatre heures du matin. Malheureusement, ayant quelque peu perdu le sens de l'orientation, quittant le taxiway, il pénétra sur la bande en herbe non pas à gauche où il disposait de 800 mètres, mais à droite où il ne restait qu'une cinquantaine de mètre. Inutile de dire qu'après un envol éphémère, l'avion termina sa course dans la cour du château...

Enfin, au cours d'une inspection avec le responsable de VERITAS, mon

ami Soulier, je pus facilement établir que ce club "cannibalisait" les avions irrécupérables pour en reconstituer deux ou trois plus présentables...Nous nous mîmes alors à inventorier toutes les plaques d'identification des avions, opération qui prit du temps mais qui établit clairement ces faits délictueux auxquels s'ajoutait la mise en danger de la vie d'autrui.

Évidemment, à l'issue de ces événements, le club fut dissous et le sieur M. tomba sous le coup d'une kyrielle d'infractions et de condamnations. Il en fut totalement exaunéré après les élections présidentielles de 1981!

Il passa en commission de discipline et fut sous le coup d'un retrait de ses licences, mais fut également amnistié en 1981...C'est trop injuste!...

.....

5 bis-Les avions de collection

Le Duperdussin de JB Salis à Montluçon (prélude à une enquête sur un King Cobra à Toussus)

Le 26 août 1980, le Duperdussin F-AZAR est accidenté sur l'aérodrome de Montluçon-Domérat au roulage par suite de l'accrochage d'un obstacle en relief, en l'occurrence une borne en béton à usage occasionnel de base de mât pour les manifestations aériennes!...

Au moment des faits, je revenais d'une réunion à la CCI de Montluçon-Gannat, organisée par le président, M. René Laventure, avec le maire de Montluçon, M. Pierre Goldberg, pour l'amélioration des infrastructures de l'aérodrome de Montluçon-Domérat en vue de la mise en service d'une navette aérienne avec l'aéroport de Clermont-Fd-Aulnat. Sur la route, pris d'un malaise (probablement vagal, dû au stress), je rangeais la R 16 (voiture de service empruntée à Vérel) sur le bas-côté de la route et, ayant un peu repris mes esprits, je téléphonais d'une cabine au district aéronautique pour qu'on vienne me "dépanner". J'appris l'accident survenu à un Duperdussin de collection sur l'aérodrome de Domérat. Schmitt et Bonnefont vinrent me chercher; Georges Schmitt me conduisit pour le retour au bercail, tandis que Marc Bonnefont s'octroyait l'enquête du Duperdussin.

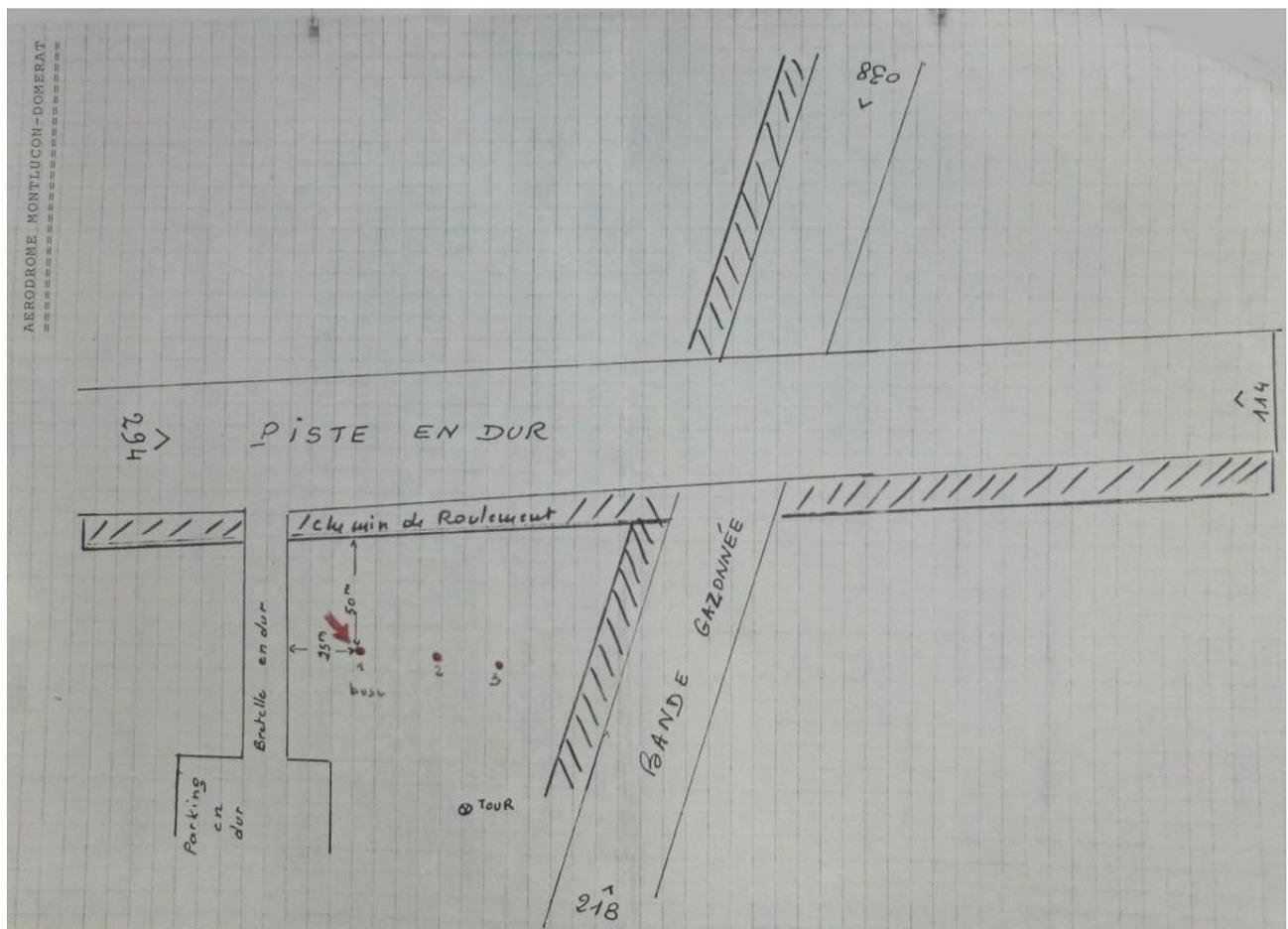
Celui-ci fit l'enquête et rédigea le rapport dont voici quelques extraits:

L'accident survient à 11 h TU ; l'avion appartient à M. Jean Salis et le pilote est M. Didier Chable *.

* il s'agit du promoteur du musée d'avions anciens de Melun-Villaroche, restaurés et rassemblés dans un hangar.

"Au roulage au sol pour rejoindre la piste 22 en vue d'un décollage à destination de la Ferté-Alais via Cosne sur Loire, la roue gauche heurte une borne en béton non balisée et camouflée par une touffe de hautes herbes. La fixation gauche du train avant se rompt et la roue gauche se bloque. L'appareil passe en pylône ce qui provoque la détérioration de l'hélice (une pale recourbée vers l'avant sur une longueur de 15 cm environ).

"Cette borne en béton est habituellement utilisée comme embase de mât porte drapeau lors des manifestations aériennes. Après utilisation récente pour cet usage elle n'avait pas été balisée par omission".



Croquis de l'aerodrome fait par le responsable du service Opération de l'aérodrome, M. Mémetaeau (ancien Commandant militaire commandant de bord Mirage IV -ceux qui transportaient la bombe- que nous avons recruté récemment lors de son retour à la vie civile.



Le Duperdussin * accidenté à Montluçon-Domérat

(*) : La Société de production des avions Deperdussin (SPAD) est une société de construction aéronautique française créée en janvier 1911 à Bétheny, près de Reims. Rachetée par un groupe d'industriels en 1914 elle devient la Société pour l'aviation et ses dérivés, établie à Suresnes; elle fusionne avec Blériot Aéronautique en 1921 en devenant Blériot-SPAD.

Après cet accident, suivirent un échange de correspondances (également de la plume de Marc Bonnefont) avec le président de la CCI gestionnaire de l'aérodrome, pour "l'éradication de l'obstacle en cause et de tous ceux de même nature dont la présence à un endroit ou à un autre de la plateforme constitue des entraves au roulage et des risques de dommages pour les avions", tout en observant que "la carte VAL de l'aérodrome mentionne en rubrique renseignements complémentaires : Inutilisable hors pistes et TWY".

.....

5 ter-Le travail aérien

Un Piper d'épandage agricole heurte une ligne électrique, s'écrase, et prend feu

L'accident se produisit le 14 juin 1974 à Lussat, Puy-de-Dôme, à 18 h 40 TU ; au cours d'une opération d'épandage au-dessus d'un champ l'avion heurte une ligne électrique.

Jean-Baptiste Ledys le résume ainsi:

1974 06 14. Lussat PDD.

L'agriculteur et son fils surveillent du coin de l'oeil l'avion qui vient de terminer le suflatage de l'une de leur parcelle de blé, et qui va en entamer une seconde, le 14 juin 1974.

Ils voient l'avion reprendre de l'altitude, franchir une ligne électrique et soudain se retourner sur la droite. Le pilote tente de rétablir l'équilibre, mais ses efforts sont vains.

L'avion s'écrase au lieu-dit "Le Sury", sur la commune de Lussat, et prend feu immédiatement. Le pilote n'a pas le temps de sortir de ce qui est devenu un piège mortel. Jean-Pierre C., âgé de 34 ans, périt carbonnisé. LMT

Cette enquête et le rapport furent réalisés par Alain Bouteille, jeune collègue ingénieur, chef de la maintenance locale de l'aérodrome de Clermont-Fd-Aulnat. Il est à noter que les constatations furent certainement pénibles pour lui, s'agissant d'un accident mortel avec incendie de l'avion, un Piper PA 18 "Piper Cub" version agricole, avec son pilote à bord.

Alain résumait ainsi l'accident:

" À la fin de l'épandage de produits agricoles sur un champ de blé, le pilote effectue un virage à gauche en montée afin de survoler un hangar et une ligne électrifiée le séparant d'un autre champ à traiter. Au-dessus de la ligne, l'avion décroche sur l'aile haute, s'écrase au sol et prend feu. À noter que la plupart des papiers concernant le pilote et l'avion ont été détruits, ce qui explique quelques lacunes dans les renseignements fournis".

Le pilote est décédé dans l'incendie de son avion et Alain note "l'explosion des réservoirs d'essence et la déperdition du chargement de produits agricoles (150 litres)".

Le pilote (34 ans) était pilote professionnel depuis 1966 et avait accompli 4334 heures de vol. Il était titulaire des qualifications Instructeur, IFR et de divers types d'avions y compris bimoteurs. La société avait sollicité auprès du district une autorisation de vol rasant.

L'avion était un Piper PA 18 A 150 de la société Continental Air Service basée à Meaux-Esbly, en bon état de vol.

Alain Bouteille indique ensuite les causes de l'accident: "probablement un éblouissement dû au soleil ne permettant pas d'apprécier la hauteur de la ligne électrifiée d'où une action trop forte sur le manche provoquant le décrochage".

Il ajoute: "le feu a été provoqué par la cassure de l'aile droite au moment de la prise de contact avec le sol".



.....

Le Cessna largueur de parachutistes de pose sur le ventre à Aulnat.

Le samedi 21 août 1976 dans l'après-midi, je suis avisé qu'un Cessna doit venir se poser à Clermont-Fd-Aulnat train rentré.

J'extrait de mon rapport la reconstitution du déroulement du vol:

"Monsieur Ramos, pilote du Cessna (*) 1260 heures de vol, effectue des largages de parachutistes au-dessus du terrain de Nevers. Lors de la 5ème rotation, il constate un défaut de fonctionnement du train d'atterrissage (le train gauche ne se verrouille pas). Il largue les parachutistes se trouvant encore à son bord.

(*) Je me demande aujourd'hui s'il s'agissait du même Ramos propriétaire d'un Bell 47 à Toussus qui fut détruit, ce qui donna lieu à une autre enquête accident...

"Les responsables de la fréquence opération de l'Aérodrome de Nevers-Fourchambault en raison de la faiblesse des moyens de sécurité disponibles sur le terrain, invitent le pilote à se dérouter sur l'aérodrome de Clermont-Ferrand-Aulnat où des dispositions avaient été prises pour un atterrissage train rentré sur la

piste en herbe 09. Lors du premier passage train rentré devant la tour de Contrôle, il est effectivement constaté que seul le train gauche n'est pas verrouillé et pend à 45° environ par rapport à l'axe de l'appareil. Après avoir effectué un deuxième passage, le pilote décide de se poser train rentré (le train avant et le train principal gauche fonctionnent normalement).

"Avant l'atterrissage, les volets ont été sortis au braquage maximum, l'arrivée d'essence et le moteur coupé. L'hélice tournait encore en moulinet lors de l'impact avec le sol. L'atterrissage train rentré s'est parfaitement déroulé et l'appareil a glissé sur 85 mètres environ en restant sur sa trajectoire initiale. (L'appareil s'est immobilisé à 150 mètres de l'entrée de la bande 09).

"La pale droite de l'hélice s'est repliée vers l'arrière et la pale gauche n'a subi qu'une légère déformation (...humour?). Les trappes du train principal se sont ouvertes sous le choc et se sont déformées en labourant le sol. Le dessous du fuselage n'a pas subi de dommages apparents (seule, l'antenne VHF a été arrachée. La jambe du train gauche semble légèrement déformée.

La suite de mon rapport dont voici quelques extraits est consacrée à la cause de l'accident:

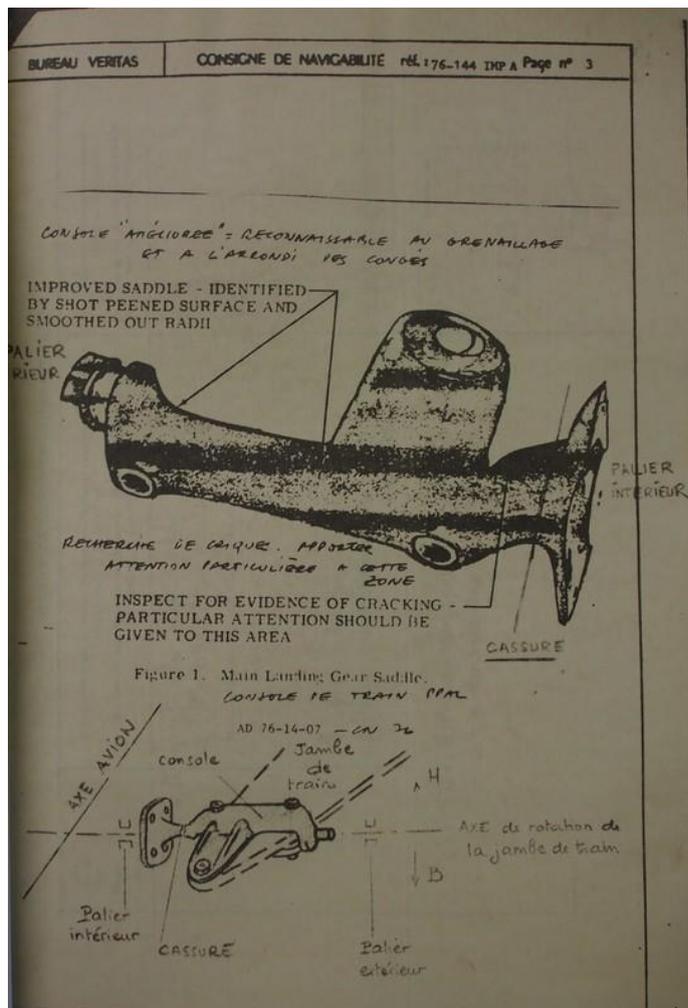
Après inspection de différents organes pour écarter certaines éventualités, "le démontage d'une trappe de visite sur le plancher de la cabine permettant l'examen du dispositif de relevage du train, fait apparaître une cassure d'une console, au niveau du palier intérieur", qui "constitue l'axe de rotation de la jambe de train (cf croquis sur la Consigne de Navigabilité)". (...)

"Cette Consigne de Navigabilité mise en vigueur le 18 août précédent concerne précisément les consoles du train principal, et prescrit le remplacement des consoles par des pièces "améliorées".

Il s'avère après examen des consoles du Cessna que celles-ci avaient bien été changées par l'atelier Fenwick-Aviation à Toussus-le-Noble.

Enfin suivent les "Recommandations":

"Une mention portée sur le croquis de la pièce "améliorée" indique qu'une attention particulière doit être apportée à la zone proche du palier intérieur afin d'éviter toute formation de crique du métal. À l'issue de l'enquête de première information, une analyse de la cassure de la pièce semble souhaitable. Dans l'éventualité d'une telle expertise, il a été demandé à la société Air-Auvergne, concessionnaire Cessna de Clarmanont-Fd chargé des réparations, de nous faire parvenir la console en cause après les démontages nécessaires."



Si j'évoque cet accident à priori assez banal, c'est parce que j'ai suivi cette affaire jusqu'à l'édition par le bureau Véritas d'un "Bulletin Service" fixant une plus grande fréquence des inspections de cette pièce qui présentait des défaillances chroniques

Le pilote nous écrivit: "Je viens par la présente remercier tout votre personnel m'ayant assisté au cours de l'atterrissage train rentré que j'ai effectué sur votre terrain le 21.08.76.

"Je tiens à remercier particulièrement votre équipe de sécurité ainsi que la Gendarmerie et le District pour leur aimable collaboration et leur accueil chaleureux malgré la situation.

"Je remercie également le mécanicien de l'Aéro-Club pour son aide, d'autant plus efficace par sa compétence technique, qui permit l'enlèvement de l'appareil sans dégâts supplémentaires (il s'agissait de Monsieur Hébrard que nous surnommions "l'Amiral"...))

"Espérant que vous pourrez faire part à toutes ces personnes de mes chaleureux remerciements (...)

La perte du Wassmer 51 de l'aéro club d'Auvergne.

Cette enquête me fut assez pénible, car il s'agissait de la triste fin d'un bel avion de l'aéro club d'Auvergne sur lequel je volais régulièrement: le Wassmer WA 51 "Pacific"

Le 25 mars 1976 au début de l'après midi, il brûla totalement sur l'aérodrome de Veauce-Bellenave par la faute d'un pilote imprudent qui s'était posé sur ce terrain agréé à usage restreint et ne put redécoller, comme le précise mon rapport:

"L'aéronef ne peut atteindre une vitesse suffisante pour assurer normalement le décollage. Après avoir légèrement quitté le sol, l'appareil roule sur une cinquantaine de mètres et s'arrête contre des taillis. Un incendie du moteur se déclare lentement, laissant le temps au pilote et aux passagers d'évacuer l'appareil qui est ensuite entièrement détruit".

Le pilote décolle avec trois passagers pour une excursion de 30 mn au N-NW de Clermont vers St-Éloy-les-Mines. Il décide ensuite de se poser sur l'aérodrome de Veauce-Bellenave, alors que celui-ci est agréé à usage restreint.

Après l'atterrissage au QFU 29, vers 14h15, le pilote redécolle au même QFU. "Après avoir fait rouler l'appareil pendant 560 mètres environ, il le sollicite et ne parvient pas à le faire décoller normalement. L'avion touche le sol 5 mètres environ avant l'extrémité de la bande, roule sur 60 mètres en fauchant des taillis avec le bord d'attaque de l'aile droite et s'arrête en rencontrant un groupe d'arbustes opposant une plus grande résistance et qui lui font effectuer un "cheval de bois" de 120 ° environ.

"Après avoir fermé le robinet d'essence et coupé le contact, le pilote évacue l'épave avec les passagers, puis remonte à bord afin d'essayer d'alerter la TWR de Clermont-Aulnat par radio sans pouvoir y parvenir. Un incendie se déclarant au niveau du moteur et n'ayant pas d'extincteur à bord, le pilote est obligé de quitter à nouveau l'épave qui est rapidement détruite par le feu à 100%.

"Avant l'intervention des véhicules incendie de la Commune voisine, le feu s'étend également aux buissons et aux arbustes entourant l'épave, détruisant près de 5 hectares sur l'emprise de l'aérodrome. Le propriétaire est le Baron de Veauce (qui n'était pas content...)

À mon arrivée, le pilote récuse les faits en déclarant avoir effectué un décollage normal jusqu'à 15 mètres environ de hauteur, après quoi l'appareil s'est d'après lui enfoncé jusqu'au contact du sol.

Les causes sont vite trouvées:

-Longueur utilisable 670 mètres;

-Pente 4%:

-État de la bande médiocre (herbe non fauchée);

-Poids de l'appareil.

Le bureau d'étude Wassmer à Issoire-Le Broc ayant été sollicité pour effectuer le calcul de la distance nécessaire compte tenu des éléments que je lui ai fournis, a fait le constat d'une impossibilité ("puissance développée insuffisante pour compenser la résultante des frottements, la résultante de la traînée et la pente de la bande").

Je concluais ainsi:

"En conséquence, cet accident est imputable (pour ne pas utiliser de qualificatif plus marquant) à l'imprudence du pilote et constitue une infraction (conduite négligente d'un aéronef) venant s'ajouter aux trois autres. Ces infractions sont actuellement en cours d'instruction".

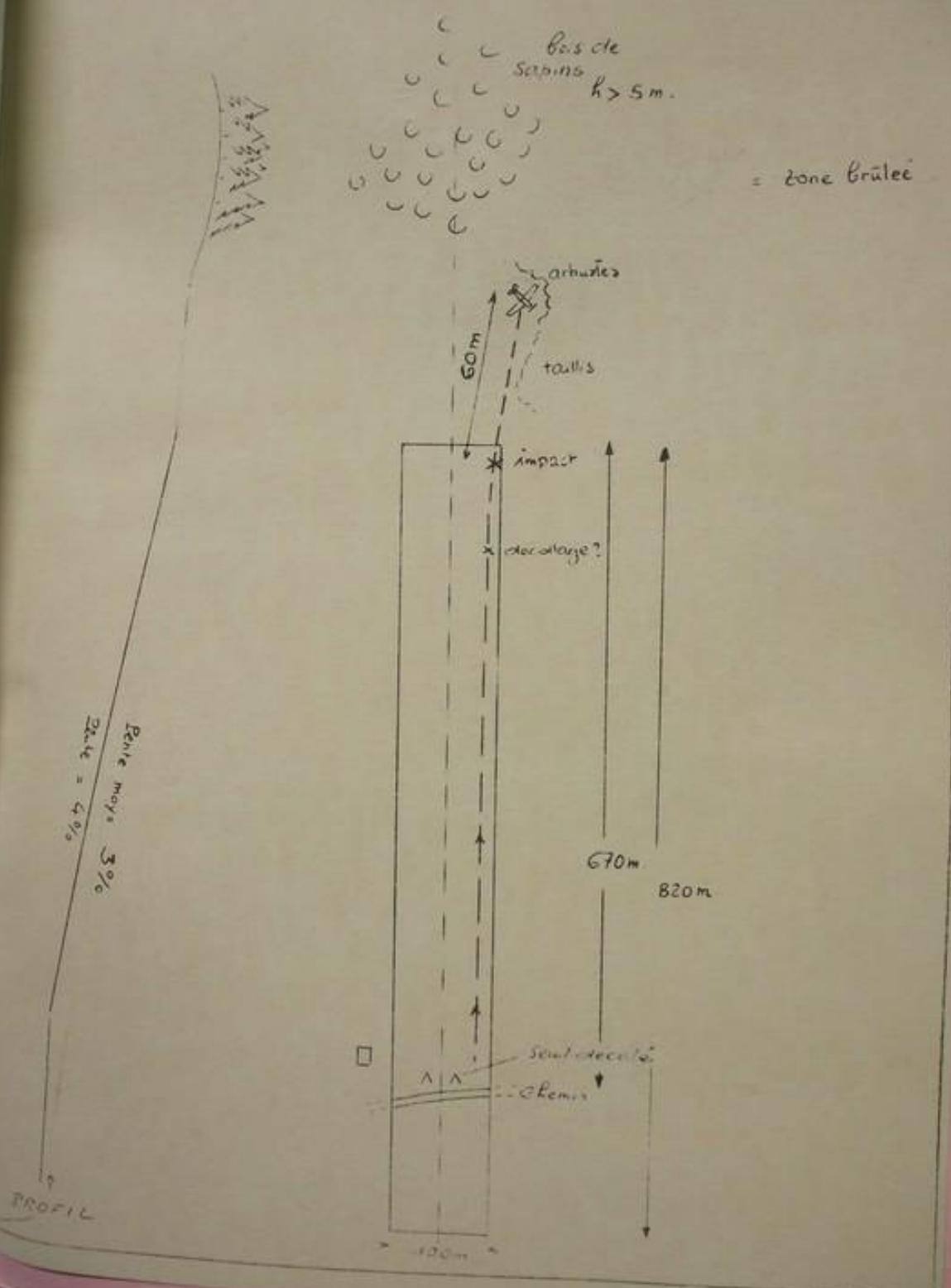
Dans sa déclaration, ce pilote nia les faits, mais celles des passagers interrogés n'étayèrent pas cette version des faits.



Ce qui subsiste de l'avion: le bloc moteur, l'hélice, et quelques débris métalliques.

ACCIDENT DU WA 51 F.BSRB
du 25.03.76

Aérodrome de
VEAUCE-BELLENAVES



Shémas de la tentative de décollage sur la bande gazonnée au QFU 29.

.../...

6-Les avions commerciaux

L'avion d'Air Alpes dérape...Y-a-t-il un pilote dans l'avion?

Aurillac Tronquière, le 12 mars 1980 à 21heures 08.



Le Beech 99 d'Air Alpes immobilisé sur la piste QFU 16 d'Aurillac-Tronquière.

En fin de soirée du 12 mars, je suis avisé d'un accident survenu sur l'aéroport d'Aurillac par l'agent d'opération. Nous nous mettons en route, Marc Bonnefont et moi de très bonne heure, le lendemain 13 mars, afin de rejoindre en voiture de service (notre bonne vieille 404 break) l'aérodrome d'Aurillac, au cœur du Cantal.

La route est assez longue, car à l'époque, l'autoroute permettant via Saint-Flour de réduire la durée du trajet n'existe pas encore. Il faut alors affronter les sommets enneigés par une route départementale sinueuse et le tunnel du Lioran.

Arrivés sur les lieux, le froid est assez vif et l'on en sent bien la morsure. Il est vrai que le terrain est situé à 640 mètres d'altitude, tout comme la station météorologique (ce qui explique d'ailleurs le record des températures les plus basses inmanquablement détenu par le Cantal et que les médias dans les bulletins météo s'obstinent à déclarer valable pour le département...)

Marc Bonnefont, excellent collègue qui sait s'adapter à toutes les situations m'accompagne une fois de plus ; je ne dirai jamais assez ma reconnaissance pour l'aide précieuse que m'ont apporté ces collaborateurs dévoués en notant tous les éléments nécessaires à l'établissement du rapport d'enquête pour le BEA où doivent figurer les renseignements sur l'avion et sur

l'équipage, les transcriptions des communications radio et j'en passe. Ce travail peut paraître ingrat (je peux en juger pour l'avoir fait assez souvent) mais il permet d'établir la synthèse des indices et des faits ainsi recueillis et de se concentrer sur la recherche des causes.



Jacques Pageix (à gauche) et Marc Bonnefont (à droite) à l'œuvre...

En première page du rapport figure le résumé de l'accident:

"Au roulage, après l'atterrissage, sa trajectoire n'étant en réalité contrôlé par aucun des deux membres d'équipage, l'appareil quitte la piste et roule en bordure de celle-ci. À la suite de la manœuvre de correction immédiatement entreprise, l'accrochage d'un support en béton de balise par le train gauche provoque sa rupture. L'appareil s'incline sur l'aile gauche, s'engage à nouveau sur la piste et s'immobilise une centaine de mètres plus loin.

Les 14 passagers sont indemnes mais les conséquences matérielles sont lourdes.

La piste est momentanément inutilisable et le trafic est donc interrompu.

Je donne le feu vert à la chambre de commerce et d'Industrie d'Aurillac et du Cantal, gestionnaire de l'aéroport, pour faire évacuer l'appareil par une grue

Les circonstances: "L'équipage de l'appareil d'AIR ALPES, assurant la ligne N° 928 PARIS/AURILLAC contacte le Service "Opérations" d'AURILLAC à

20h52TU (fréquence 118,3) à l'issue d'un vol accompli sans difficulté particulière.

"Ayant accusé réception des conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome de destination, l'équipage n'exclut pas la possibilité d'un déroutement vers RODEZ compte tenu de ces dernières. Il est à noter qu'à ce stade, plusieurs messages concernant la signification de la valeur du plafond sont échangés entre l'équipage et le Service "Opérations". En effet, le télémètre donne une valeur de plafond nulle (8/8 au sol) pendant toute la durée de la procédure alors que la visibilité mesurée avoisine 1000 mètres. Ceci s'explique par la position du télémètre, installé en amont du seuil AMV et en contre-bas de l'extrémité de piste, dans une zone qui favorise le maintien de nappes de brouillard.

"À 21h00, l'équipage clôture avec le CCR de Bordeaux et recontacte AURILLAC "Opérations" pour l'approche IFR. En place gauche, **Monsieur M., Commandant de bord, effectue la procédure aux instruments** pendant que Monsieur S. lui annonce les différents paramètres nécessaires (hauteurs de passages, etc...). **Monsieur M. faisant pour la première fois la ligne PARIS/AURILLAC au sein de la Compagnie AIR ALPES, la place droite (co-pilote) a été confiée à Monsieur S., également pilote instructeur et habituellement commandant de bord sur ce type d'appareil, ce dernier ayant une certaine expérience de cette ligne.**

"À 21h06, l'appareil passe à la verticale de la radiobalise AR et Monsieur S. annonce peu après qu'il est en vue des installations et légèrement à gauche de l'axe. À ce moment là, il semble que Monsieur S., en place droite, effectue la correction nécessaire vers la droite pour ramener l'avion sur l'axe. L'appareil s'est trouvé en vue des installations peu avant d'avoir atteint la hauteur critique (les minima en vigueur pour l'approche sont HC 300 FT, VH 400 M).

"Cette correction (d'après la déclaration de Monsieur S.) s'est avérée un peu forte et Monsieur M. a incliné l'appareil vers la gauche. **C'est à ce moment-là que Monsieur S. a pris les commandes pour poser l'appareil après avoir rectifié de nouveau son inclinaison. Il est à noter que Monsieur M. confirme bien qu'il a demandé à Monsieur S. d'effectuer l'atterrissage. Monsieur S. observe pour sa part que Monsieur M. avait gardé les mains posées sur le manche mais qu'il lui avait demandé de manière explicite de reprendre les commandes pour poser l'avion (l'appareil, d'après Monsieur S. , se trouvait déjà à l'entrée de la piste).**

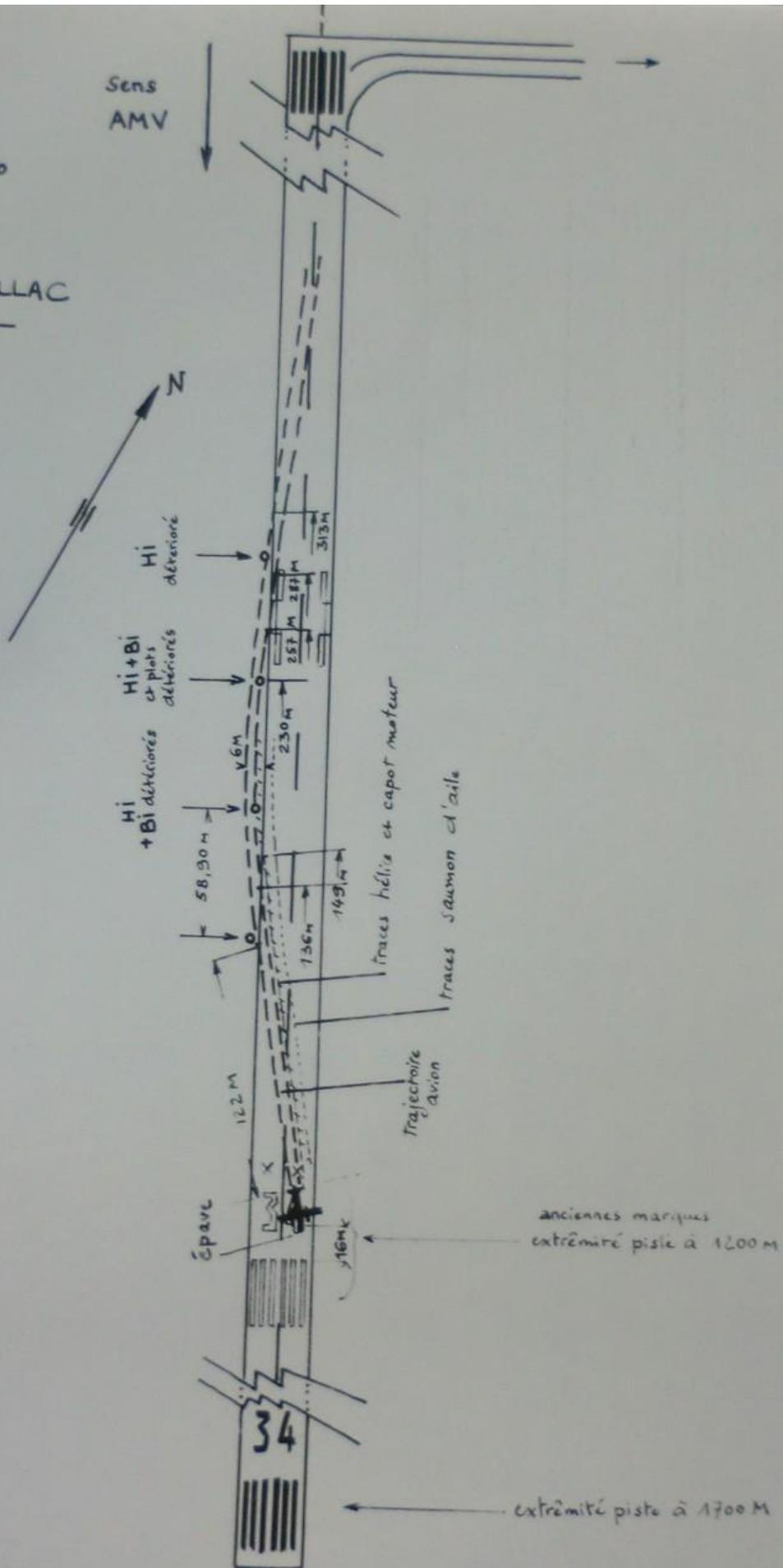
"Après l'atterrissage effectué dans l'axe et sans difficulté particulière, à 400 mètres environ du point théorique de toucher des roues (soit 700 mètres environ du seuil), l'appareil oblique légèrement vers la gauche et sort de la piste (sans embardée). Le train droit fauche la verrine d'un feu du balisage lumineux

ACCIDENT DU
B 99 F.B

Le 13.03.80

Aérodrome

d'AURILLAC



haute intensité (le pneu intérieur éclate et se déjante), puis le train gauche sort également de la piste en fauchant les balises HI et BI et en heurtant le plot en béton dépassant du sol (celui-ci est déterré et les câbles apparaissent).

"Sous le choc ressenti par le train gauche lors du passage sur le plot, le vérin de fixation avant s'arrache de son support (longeron de l'aile) et la jambe du train se replie vers l'arrière, l'hélice, le dessous du fuseau moteur et le saumon de l'aile gauche entrant de ce fait en contact avec le sol.

"Après avoir fauché la balise suivante (verrine des feux HI et BI) avec le train gauche, l'appareil revient sur la piste et s'immobilise une centaine de mètres plus loin de l'autre côté de l'axe.

"À la demande de l'équipage, les 14 passagers sont évacués de l'appareil puis transportés ultérieurement vers l'aérogare à l'aide de véhicules localement disponibles.

"Au cours de la phase de roulage ayant immédiatement précédé la sortie de piste, Monsieur M. avait fait observer à Monsieur S. que l'appareil "partait à droite". Au moment où celui-ci sortait de piste, les deux pilotes ont repris simultanément les commandes pour le ramener sur l'axe. C'est probablement à cet instant là que monsieur S. a dit à Monsieur M.: "Je croyais que tu avais repris les commandes pour le roulage"

"Les dégâts constatés sont les suivants:

-Train droit: Le pneu de la roue intérieure a déjanté. Il a été constaté du jeu dans la jambe de train (jeu en rotation de la jambe de train par rapport au diabololo);

-Train gauche: Le vérin reliant la jambe de train au longeron s'est arraché de son point d'attache avant. Le diabololo s'est désolidarisé de la jambe de train. Les deux jantes sont endommagées;

-Hélice et moteur: l'hélice est H.S. et le moteur devra être révisé (R.G.);

-Aile gauche: Le revêtement de l'intrados de l'extrémité de l'aile est détérioré par le frottement sur le sol. Le revêtement de la partie arrière de l'aile est froissé (la structure de celle-ci a vraisemblablement souffert). De plus, l'examen visuel effectué au niveau du puit de train montre que l'état de la structure de l'aile entre le fuselage et le fuseau moteur gauche devra être vérifié".

Les causes: "Aucune anomalie n'a été constatée par l'équipage au cours de la procédure aux instruments et de l'atterrissage. D'après les conditions météorologiques relevées et les témoignages recueillis, la piste était humide lors de l'arrivée du Beech 99 d'AIR ALPES (légère bruine) et n'était pas particulièrement glissante.

"Par ailleurs, les déclarations des pilotes, l'examen des traces au sol et l'état du matériel ne font apparaître aucune anomalie technique susceptible d'être à l'origine de cette sortie de piste.

" Les déclarations de l'équipage qui, il faut le souligner, a fait preuve d'une réelle coopération vis-à-vis des enquêteurs et n'a pas cherché à minimiser voire dissimuler les causes humaines ayant été à l'origine de l'accident, confirment que l'appareil ne s'est pas maintenu sur l'axe de piste au roulage du fait que chacun des deux pilotes pensait que l'autre avait les commandes. (Nota: la compagnie n'a pas vu cela du même œil car ils ont été congédiés tous les deux.)

"Cet accident résulte donc essentiellement d'une confusion touchant la répartition des tâches entre le commandant de bord et le co-pilote, intervenue depuis le début de la phase finale de l'approche (partie effectuée à vue) jusqu'au roulage.

"Cette confusion elle-même semble provenir du fait que les deux pilotes assuraient habituellement les fonctions de commandant de bord sur les lignes desservies par AIR ALPES".

Les recommandations: "Il pourrait être recommandé aux équipages, selon des modalités restant à étudier, que la répartition des tâches entre les différents membres d'équipage soit clairement définie avant le vol pour toute la durée de celui-ci.

"De même, une "phraséologie" normalisée et exempte de toute ambiguïté pourrait être définie afin d'être employée par l'un des membres d'équipage lorsqu'il est amené pour une raison quelconque, à prendre les commandes.

"Dans cette éventualité, elle pourrait s'inspirer (pour se référer à un exemple concret) à celle qui est en vigueur dans la marine nationale".

Nota: cette ambiguïté est levée aujourd'hui: on parle de Pilote en fonction (PEF).





Effet de neige sur l'aéroport du Puy-Loudes

Au début de l'année 1982, en plein hiver avec beaucoup de neige, comme cela était fréquent à l'époque, un accident un peu similaire eut lieu au Puy-

Loudes avec un Swearingen Métro de la CAL (Compagnie Aérienne du Languedoc) exploitant depuis peu la ligne Paris-Le Puy.

Au décollage, le train droit de l'appareil fut subitement freiné par la neige qui débordait malencontreusement un peu trop sur la piste. L'avion alla s'enliser un peu plus loin, le nez dans la congère. Une polémique eut lieu entre la compagnie et le gestionnaire sur la bonne ou mauvaise exécution de la visite de piste préalable à l'envol. Celle-ci était exécutée par les agents d'Opération de la Chambre de Commerce du Puy et de la Haute-Loire, gestionnaire de l'aéroport. Il en avaient la responsabilité et étaient par ailleurs chargés à la vigie de délivrer les informations de vol nécessaires aux équipages à l'exclusion de toute instruction du contrôle et aussi... du déneigement. J'ai omis à Aulnat de récupérer le dossier et je n'ai donc pas d'autres détails sur cet accident.

L'avion passe par dessus les cales...Pas de pilote, mais un rapport quand-même...

Les rapports d'accidents devaient être rédigés pour le BEA, pour l'IGAC (l'Inspection Générale dont dépendait le Bureau), et pour notre Direction régionale à Aix-en-Provence. Réglementairement, cela ne devait concerner que les aéronefs accidentés avec un pilote aux commandes. Toutefois, j'eus quelques fois, en Auvergne ou à Toussus à intervenir sur des cas où aucun pilote ne se trouvait à bord.

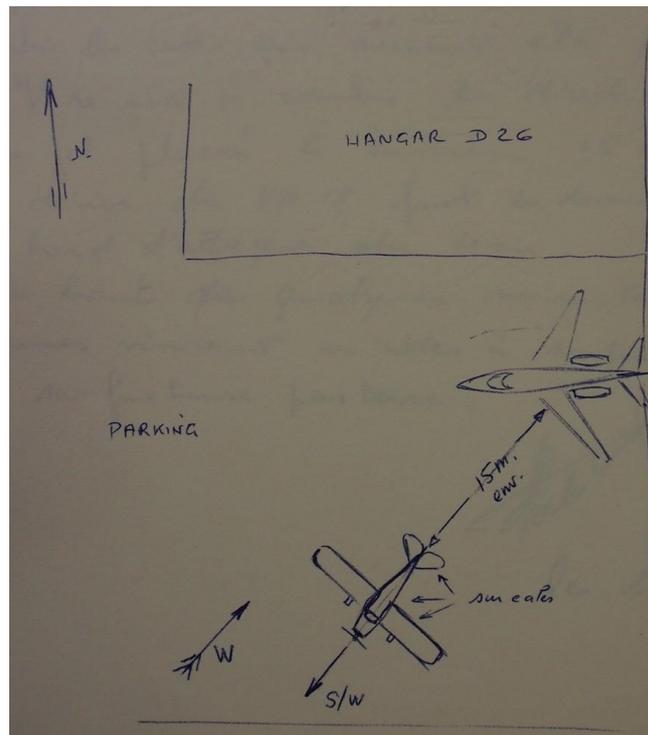
Je me souviens qu'à Aulnat, un avion dont le pilote avait mit le moteur en route en brassant l'hélice partit tout droit pour s'arrêter à plusieurs centaines de mètres, moteur tournant, se fracassant contre un obstacle. À Toussus, j'eus le cas d'un avion équipé de commandes manuelles pour handicapés avec l'élève malencontreusement laissé seul à bord par l'instructeur, qui ne sut pas freiner un départ intempestif ; cela se termina contre un hélicoptère Bell 47 qui fut quasiment détruit. À Meaux, lors de violentes rafales de vent de 140 km/h, un Jodel stationné près des pompes à essence décolla verticalement, s'éleva à plusieurs dizaines de mètres et retomba "sur la tranche".

Le cas suivant, qui met en scène le Lear Jet d'une compagnie, s'est produit sur le parking de l'aéroport de Clermont-Aulnat le 16 novembre 1974.

Un Piper était stationné devant le hangar D 26 d'AIR CENTRE, sur cales et face au vent (S/W). Une rafale importante le fait osciller et passer par dessus les trois cales (roue avant et roulette de queue). Après avoir roulé en arrière, l'appareil heurte le Lear Jet d'AIR MASSIF CENTRAL en stationnement, lui endommageant les gouvernes de direction et de profondeur.

Les deux appareils étaient stationnés à 15 mètres l'un de l'autre.

La station météorologique de l'aéroport donnait des valeurs moyennes de vent de 25 kts (47 km/h) avec des rafales de 50 kts (93 km/h).



Dégâts constatés sur le PA 18: gouverne de direction (toile arrachée), Gouverne de profondeur droite (toile arrachée). Le Lear Jet 23 s'en tirait quant à lui avec deux antennes arrachées: l' Antennes du radio-compass et celle du transpondeur et des erraflures sur le flanc gauche du fuselage et sur le bord d'attaque de l'aile gauche.

---/---

7-Les Hélicoptères.

Voici deux exemples d'enquête-accident d'hélicoptère.

1-l'accident de l'hélicoptère Bell 206 à Viverols le 5 juin 1980: (rencontre malencontreuse avec une clôture)

Le 5 juin 1980 je suis avisé d'un accident d'hélicoptère survenu à 11h30 à Viverols (Puy-de-Dôme), sur le terrain de sport. L'hélicoptère, un Bell 206 A, effectuait des baptêmes. Au cours des manœuvres d'atterrissage, l'hélicoptère accroche la clôture du stade et perd le rotor anti-couple.

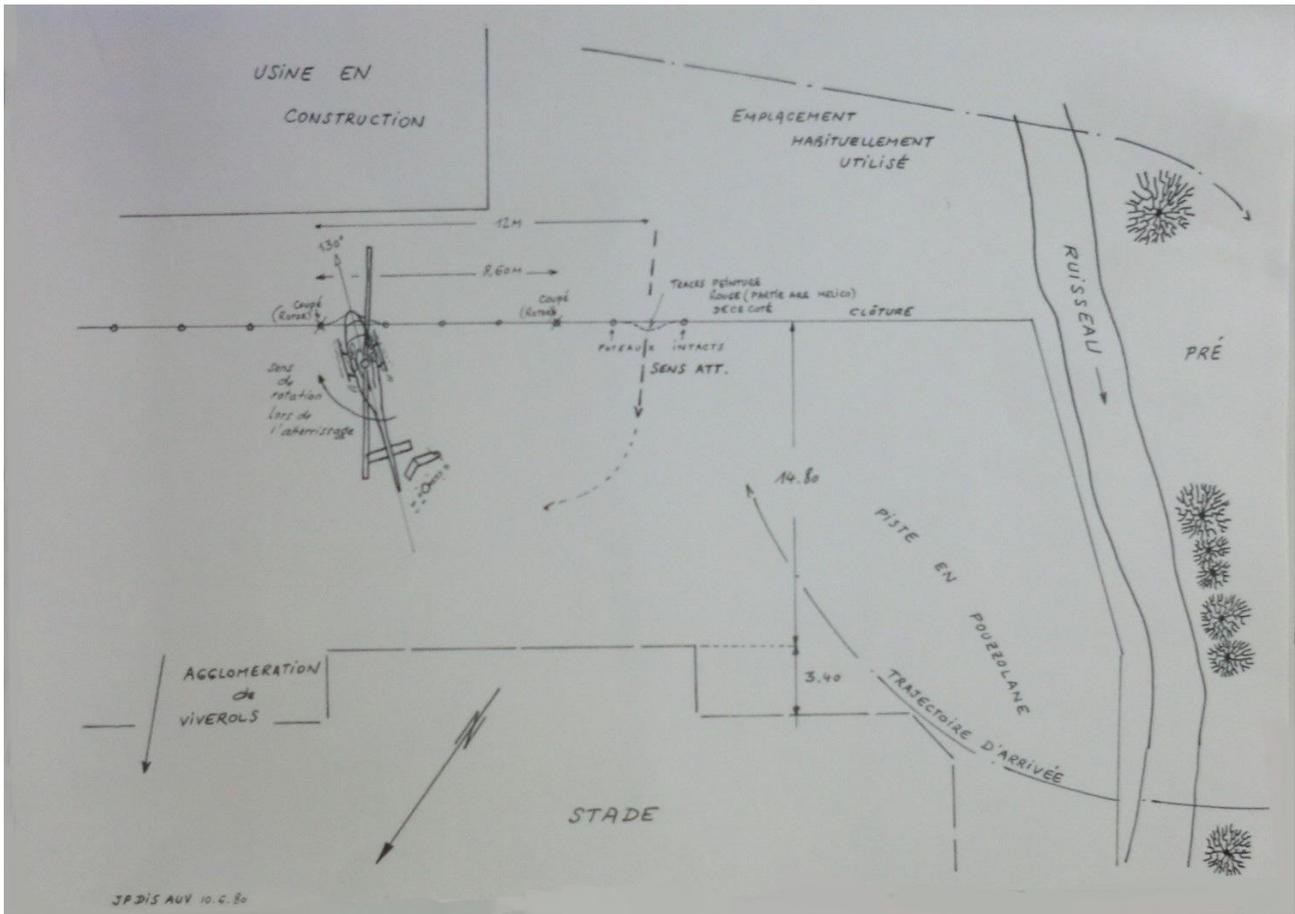
Sur place, je suis en mesure de reconstituer le déroulement du vol: vers 11h, le pilote décolle de Lyon-Bron à destination de Viverol avec son fils comme passager. Il avait l'intention, comme il l'avait fait auparavant, de se poser sur son terrain, sur lequel une usine dont il suit les travaux est en cours de construction. Cette parcelle est située en bordure Sud d'un stade municipal, séparée par une clôture grillagée de 2m de hauteur supportée par eux poteaux en béton armé distants de 2m environ, à une centaine de mètres de la fin de l'agglomération de Viverols.

Malheureusement, l'emplacement habituellement utilisé par le pilote à l'intérieur de son terrain se trouvait alors encombré par des matériaux de construction entreposés provisoirement et par une caravane. Le pilote, constatant qu'il était difficile de l'utiliser a donc été amené à effectuer un demi-tour sur place en direction du stade. Les hésitations dans le choix d'une aire de prise de contact dans l'enceinte du stade et plus particulièrement sur la piste revêtue en pouzzolane expliquent les évolutions décrites par les témoins (rotations et balancements).

Le pilote déclara quant à lui qu'il aurait "perdu le contrôle de l'anti-couple, les actions au palonnier s'avérant totalement inefficaces". Ce serait donc au cours de ces manœuvres qu'il lui était impossible de maîtriser que l'arrière de l'appareil aurait accroché la clôture séparant le stade de la parcelle appartenant au pilote.

Pourtant, les indices que j'avais recueillis confirmaient au contraire que l'accident s'était produit au cours d'une manœuvre normale d'atterrissage, l'hélicoptère se trouvant en vol de translation vers le Nord.

Nonobstant les déclarations du pilote, une défaillance technique de la commande et de l'ensemble anti-couple semblait très peu probable.



En effet, l'examen approfondi des éléments recueillis (boîtier de transmission et rotor) effectués conjointement avec l'expert VERITAS (Monsieur Soulier) ne fit apparaître aucune anomalie "(les cassures résultant du choc lui-même et la commande de pas, rompue en deux endroits à la suite du choc, fonctionnent normalement, de même que l'arbre et la boîte de transmission). L'ensemble a pu être entièrement reconstitué à l'exception d'une partie de l'extrémité d'une pale avec ses vis d'équilibrage, étant noté sur ce point qu'aucune vibration n'a été ressentie par le pilote au cours de la dernière phase de vol".

J'en conclusais que cet accident résultait directement d'une mauvaise appréciation du pilote, concernant les obstacles situés sur l'aire d'atterrissage qu'il avait choisie.

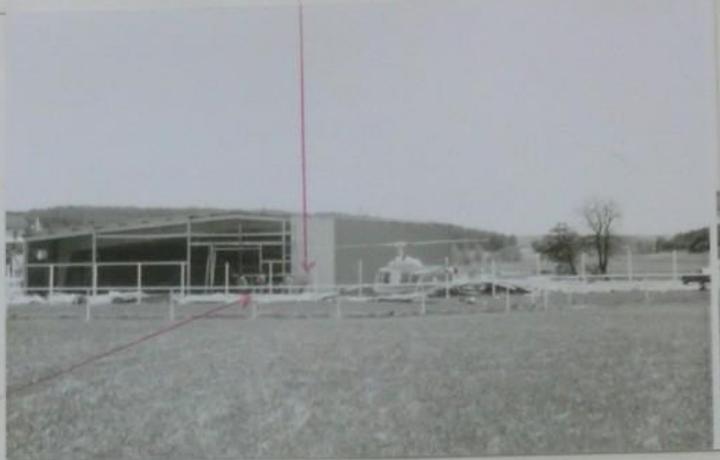
Renseignements

Particuliers

Cliché N° 1

Vue générale des lieux

Main courante du terrain
de football



clôture du terrain

Renseignements

Particuliers

Cliché N° 2

Vue rapprochée des lieux
et de l'aéronef



clôture endommagée par l'appareil

2-L'accident de l'hélicoptère Lama SA 315 d'EDF à Clermont-Fd-Aulnat le 3 novembre 1981: (l'inversion des biellesses de commande de pas cyclique est-elle possible ou non?)

Le 3 novembre 1981, au tout début de l'après-midi, nous sommes prévenus que l'hélicoptère Lama SA 315 de la direction régionale d'EDF vient de s'écraser sur le parking de son hangar HN4, en zone Sud de l'aéroport de Clermont-Fd-Aulnat.

Nous nous transportons aussitôt sur les lieux, Vérel et moi, ainsi que Georges Vuailat, commandant de l'aérodrome et, pour l'occasion, désigné comme l'enquêteur technique. La GTA est présente et nous sommes peu après rejoints par Monsieur Soulier, expert technique du Bureau Véritas de Clermont.

L'appareil, pratiquement détruit à 100 %, gît sur le flanc droit. Nous recueillons les éléments suivants:

Vers 14 heures, le Lama décolle de son aire de stationnement devant le hangar servant d'abri aux hélicoptères d'EDF pour un vol d'essai, à la suite d'un changement de turbine et d'une visite d'entretien de 200 heures. Le mécanicien d'EDF et deux passagers et une passagère sont à bord (le Lama sur lequel j'ai effectué quelques heures de vol à Issy-les-Moulineaux à Héli-Union en 1971/72 a trois places à l'arrière et naturellement deux à l'avant).

Après s'être élevé de 5 mètres environ, l'hélicoptère n'a pas répondu aux sollicitations du pilote, est parti en virage à gauche, puis en virage à droite et brutalement retombe au sol, à peu de distance du point de décollage.

Le choc a été violent ; l'hélicoptère s'est cassé au niveau de la poutre de queue et s'est immobilisé sur son côté droit.

Le pilote, légèrement blessé à la main, a été transporté à l'infirmerie de la Base Aérienne 745 d'Aulnat et le mécanicien sont légèrement blessés et transportés à la clinique de la Châtaigneraie à Beaumont.

La passagère, sérieusement blessée, est transportée à la clinique de la Châtaigneraie de Beaumont. L'un des deux autres passagers n'est blessé que superficiellement.

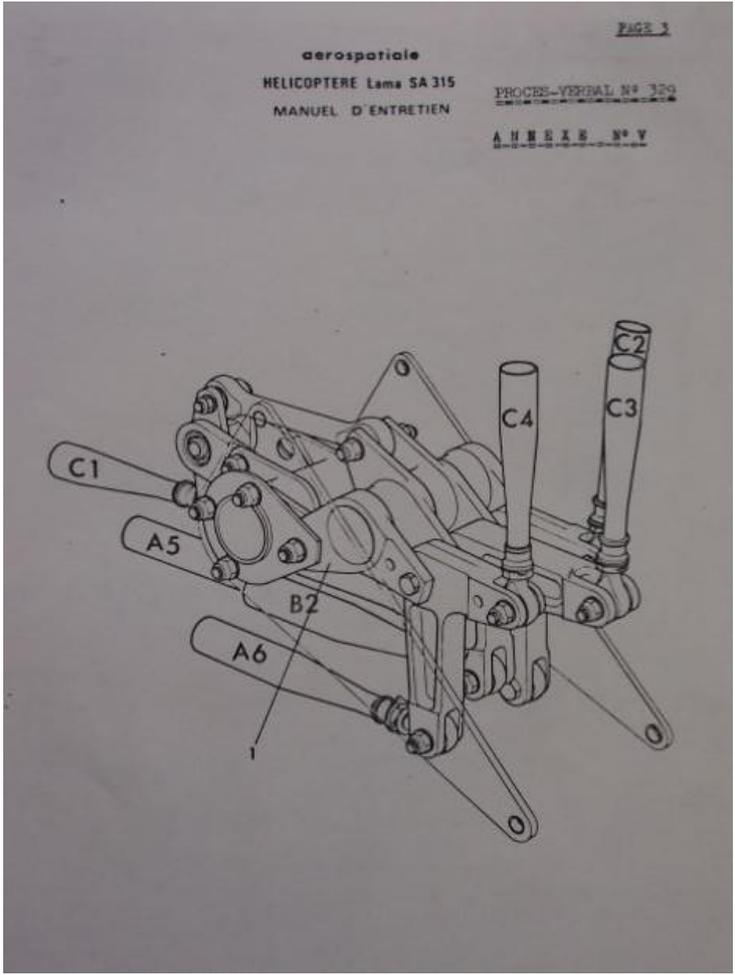
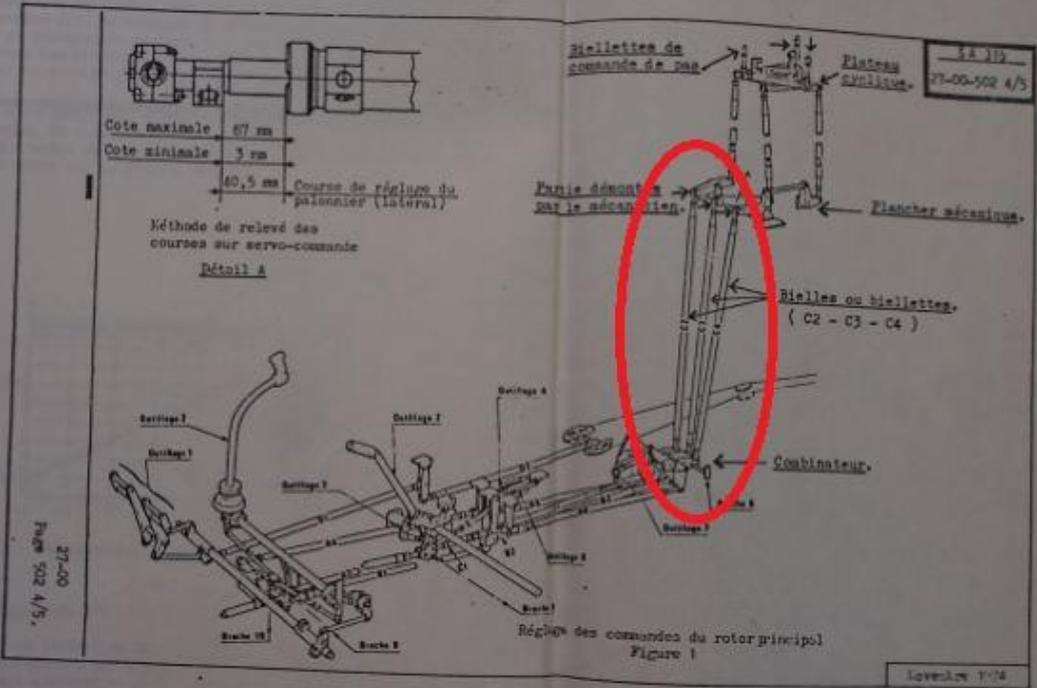
À notre arrivée, le mécanicien est seul présent. Hors de la présence des enquêteurs, il a procédé au démontage des biellesses reliant le plancher mécanique au combinateur, en leur partie supérieure!

Interpellé à ce sujet, il nous déclare qu'il pensait avoir pu croiser les biellesses et qu'il avait voulu s'en assurer. Ils les avait démontées préalablement au vol d'essai, dans le cadre de la visite périodique programmée, afin de les graisser. Il reconnaît les avoir démontées à nouveau, après l'accident, sans l'accord d'un enquêteur.

Nous nous transportons aux Ateliers Industriels de l'Air d'Aulnat (A.I.A.) afin de procéder à une comparaison avec un hélicoptère de type voisin de celui accidenté. L'opération se révèle impossible.



Lieu du crash et épave du Lama SA 315 B "Lama". Aéroport de Clermont-Fd-Aulnat.



Avec Vincent Favé dépêché sur place par le BEA, nous nous persuadons que la cause de l'accident, compte tenu de l'expérience du pilote, ne peut être qu'une erreur du mécanicien lors du remontage des bielles.

Après avoir redressé les deux bielles tordues, un essai de remontage des bielles avec croisement est effectué le surlendemain en présence de la GTA. Le remontage est effectué, bielle centrale croisée avec l'une ou l'autre des bielles latérales. Cette opération est rendue possible du fait que sur l'hélicoptère accidenté le bras de levier du combinateur correspondant à la bielle centrale est plus longue que les deux autres. Un croisement anormal a évidemment pour effet une inversion des commandes. Lors de sa seconde audition, le mécanicien n'explique toujours pas l'accident mais admet l'hypothèse d'un croisement de bielles.

Cet accident fut un bon exemple de collaboration avec le BEA, puisque la venue de Vincent Favé et sa détermination à effectuer l'essai qui révéla l'erreur de montage fut déterminante pour clore notre rapport.

Comme on peut le voir dans ce chapitre, nous pouvions être confrontés aussi bien à un accident grave où nous devons surmonter notre émotion, qu'à la vision erronée d'un pilote survivant, ou d'un mécanicien, -choses qu'il nous fallait savoir déceler habilement...

8-Les Montgolfières.

Un terrible accident: incendie après accrochage d'une ligne électrique moyenne tension de 15 000 volts...

Le matin du 18 mai 1981, nous sommes avisés d'un accident grave de montgolfière au lieu-dit Billard, commune de Chamblet, dans l'Allier, au nord de Commentry.

C'est Marc Bonnefont, Technicien Supérieur, Chef de la Section Transports et Travail Aérien du District Aéronautique, évoqué ici plusieurs fois, qui se rend sur place pour effectuer l'enquête technique ; elle s'avère d'emblée très pénible.

En effet, la Montgolfière s'est approchée d'une ligne HT qui a produit un arc électrique avec les bouteilles de gaz des brûleurs qui explosent et communique le feu à la nacelle en osier. Le moniteur donne l'ordre de sauter alors que le sol n'est qu'à dix mètres. Délestée, la Montgolfière en feu s'élève d'un bond avec l'un des passagers qui est malheureusement resté à bord, ayant probablement hésité à sauter. Tombant de la nacelle disloquée, il fait une chute de 200 mètres. On déplore bien sûr un mort et deux blessés.

Je reprends ici l'excellent compte rendu rédigé par Marc Bonnefont:

"Synoptique:

"L'accident survient à 08h30 TU. Il s'agit d'une Montgolfière CHAIZE CS 2000 F12 immatriculée F-GCKD du "CANTAL MONTGOLFIERE CLUB" d'Aurillac, détruite par incendie au cours d'un vol de démonstration.

"Circonstances de l'accident:

"Monsieur B. Jacques et deux accompagnateurs : M. R. Jean-Marie et M. R. Guy, ceux-ci respectivement titulaires, le premier de la licence de pilote de Ballon libre n° BL 02 01 0001 81 et le second de la carte de stagiaire (ballon libre) ST 02 01 0004 80 du 24.04.1980, venaient de participer à un rassemblement de montgolfières à Rouen les 16 et 17 mai. Au cours de cette manifestation deux ascensions d'une durée totale d'une heure avaient été effectuées.

"Sur le trajet retour ROUEN/AURILLAC une étape à COMMENTRY était programmée afin de satisfaire une demande de démonstration formulée par

M. le Proviseur du Lycée Technique "GENEVIEVE VINCENT" dans le cadre de la progression pédagogique de l'enseignement. À cet effet M. le Proviseur avait demandé et obtenu de la ville de COMMENTRY l'autorisation d'utiliser le stade annexe de son établissement.

"Le gonflage de la montgolfière effectué, M. B. embarque deux passagers. L'un de ceux-ci, M. L. E. dont c'est la quatrième ascension est détenteur de la carte de stagiaire BL ST 02 01 0028 81 du 09.03.81. L'autre M. M. F. est professeur au lycée "GENEVIEVE VINCENT".

"L'envol s'est effectué dans de bonnes conditions vers 08h10 TU.

"Messieurs JM R. et G.R. présents sur les lieux, familiers des évolutions de cet aérostat, n'ont observé aucune anomalie lors de l'envol ainsi que pendant la durée visible du vol en éloignement.

"Dans le même temps, l'agent du service opération de l'aérodrome de Montluçon-Domérat (distant d'une quinzaine de kilomètres) notait les observations météorologiques suivantes:

QAN calme à SE 2 à 3 knts
QBA > 10 km
QBB 1/8 à 20 000 ft
QFE 988
QNH 1016

"L'accident est survenu vers 08h25 TU dans des conditions que précise le pilote dans son compte rendu ci-joint. Comme il l'indique dans son récit, le pilote aurait voulu se poser sur un "terrain qui se trouvait derrière une ligne à moyenne tension et qui me paraissait propice à un atterrissage", mais "un coup de vent m'a fait perdre de nouveau de l'altitude, déclare-t-il (...) le vent nous a poussé vers la ligne électrique avant que le ballon eu repris suffisamment d'altitude. C'est le câble qui soutient la nacelle au cercle de charge qui a touché le fil électrique (...) le feu a pris immédiatement dans le coin de la nacelle derrière la bouteille de propane, la nacelle restant coincée par le câble électrique".

Le rapport poursuit ainsi:

"Après abandon de la nacelle depuis une hauteur de l'ordre de dix mètres, MM. B. et M. se sont retrouvés au sol à l'aplomb de la ligne électrique.

"Le ballon reprenait alors de l'altitude et s'éloignait tandis que le développement de l'incendie de la nacelle contraignait, dans des conditions indéterminées; M. L. à l'évacuer à son tour depuis une hauteur d'environ 200 m/sol.

"Peu après une bouteille de gaz explosait et se détachait suivie des trois autres. L'enveloppe et le brûleur se maintenaient encore en vol sur une distance de huit cents mètres avant de s'immobiliser au sol au voisinage immédiat de la RN 145.

"Causes de l'accident:

de la nacelle

"Sans exclure totalement, à l'origine, une éventuelle mauvaise évaluation des distances ainsi qu'une manœuvre peut-être inopportune (mise en action du brûleur au lieu de l'ouverture de la soupape), cet accident résulte de la collision de l'aérostat avec une ligne MT. L'arc électrique amorcé entre les conducteurs de cette ligne et les suspentes du ballon a provoqué l'inflammation de la nacelle faite d'osier et de rotin. La rapidité avec laquelle l'incendie s'est développé jointe à la crainte d'une explosion imminente des bouteilles de gaz a probablement favorisé, au moment critique, de la précipitation et une certaine panique, ce qui pourrait expliquer la non utilisation de l'extincteur.

"Il est à noter par ailleurs que:

-Si la charge enlevée se situait bien dans les limites autorisées, elle était proche du maximum permis;

-La présence de trois personnes dans la nacelle pouvait engendrer une certaine gêne susceptible de réduire l'aisance des manœuvres d'urgence et de compromettre leur rapidité d'exécution:

-Les bouteilles de gaz étaient en cours de potentiel (année de fabrication 1978);

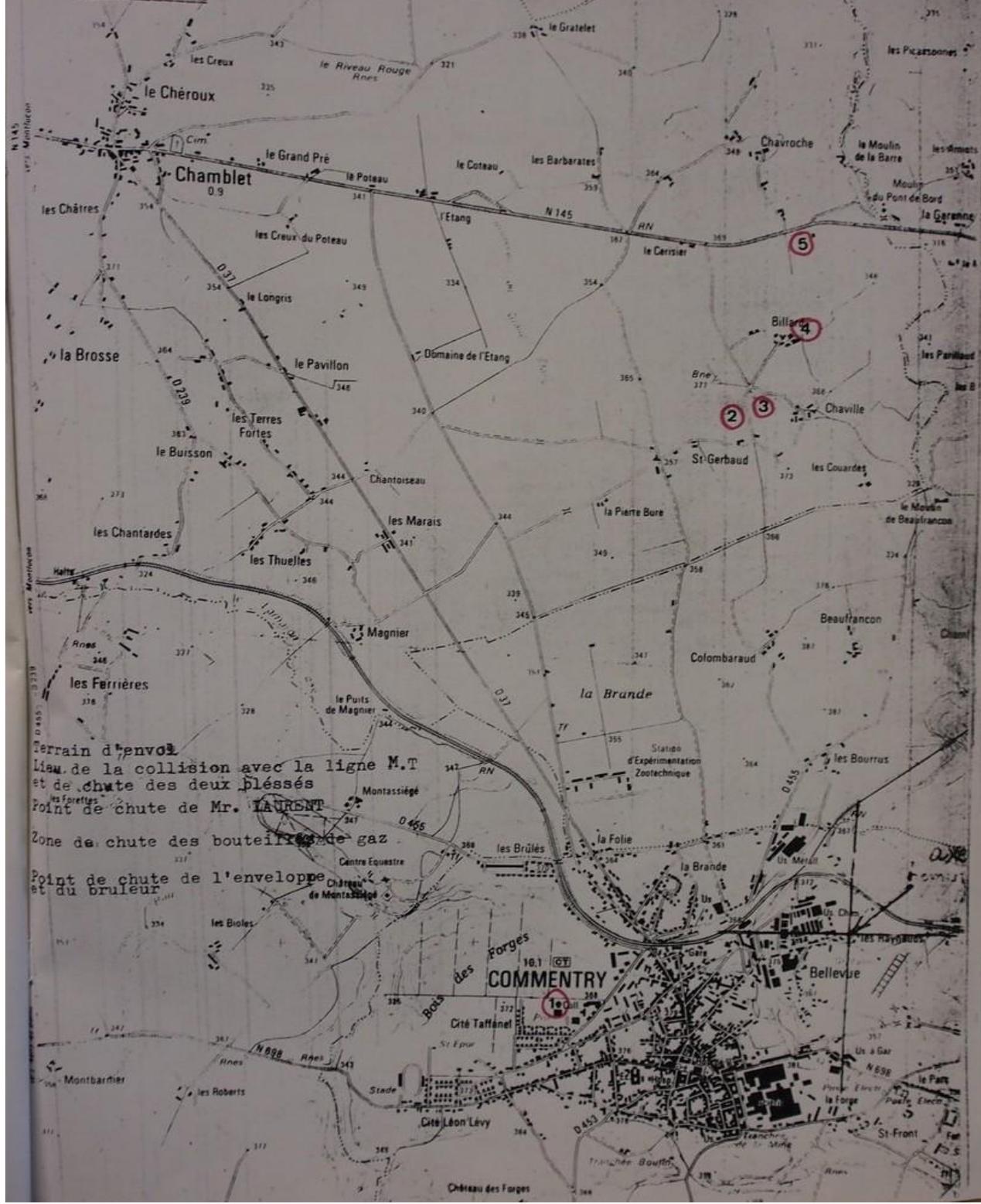
-La veilleuse du brûleur était équipée d'un dispositif d'allumage piézo-électrique".

Il n'y avait pas d'altimètre à bord (l'instrument avait été perdu lors d'un précédent vol la veille à Rouen).

"Compte-rendu de Monsieur B., pilote de la Montgolfière:

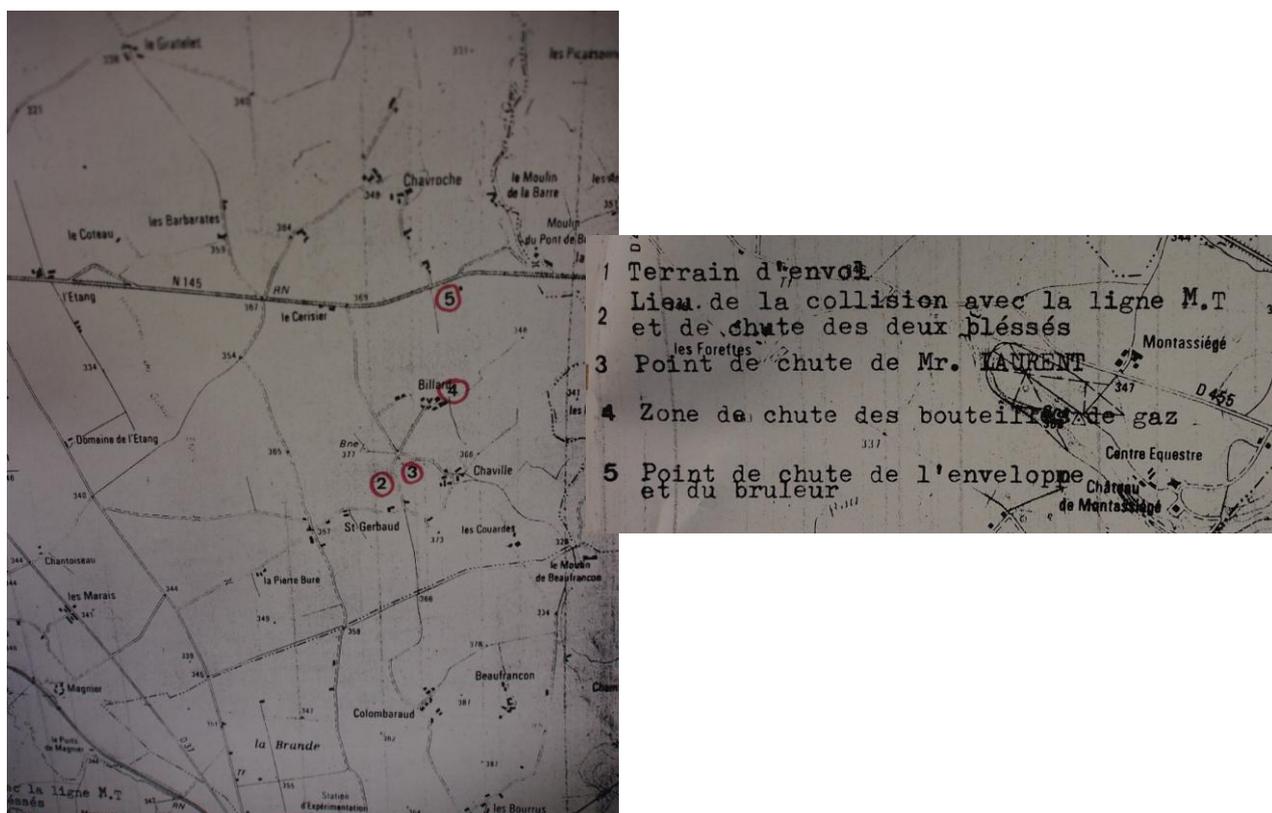
Après le description du vol et de la tentative d'atterrissage, le pilote conclut en affirmant qu'il a "le sentiment et la conviction totale d'avoir au moment de ce dramatique accident, agit au mieux pour sauvegarder la vie des personnes qui se trouvaient à bord de la nacelle". Il ajoute qu'il "n'y a aucun incident de matériel, ni faute de pilotage, simplement un coup de vent près du sol, comme il en arrive parfois mais heureusement pas toujours à proximité d'une ligne électrique ; le plus souvent, le ballon touche le sol ou rencontre un arbre et le vol se poursuit sans histoire".

Le 18 MAI 1981



Terrain d'envol
 Lieu de la collision avec la ligne M.T
 et de chute des deux blessés
 Point de chute de Mr. LAURENT
 Zone de chute des bouteilles de gaz
 Point de chute de l'enveloppe
 et du brûleur

COMMENTRY



Sur l'accident proprement dit, il s'explique:

"Pour moi, la solution la plus efficace, celle qui avait le plus de chance de sauver les passagers, c'était de quitter la nacelle au plus vite, avec peut-être quelques fractures, mais la vie sauve ; les bouteilles de propane pouvant exploser à tous moments.

"J'ai donc crié aux passagers de sauter, Monsieur M. a réagit immédiatement. Monsieur L. a-t-il eu peur, a-t-il bien compris, a-t-il hésité un instant?

"Le ballon libéré du lest de deux passagers s'est décroché, et notre pauvre ami est reparti avec...

"Étant un habitué depuis longtemps des sports aériens, cet accident m'a profondément touché, mais j'ai le sentiment et la conviction totale d'avoir au moment de ce dramatique accident, agit au mieux pour sauvegarder la vie des personnes qui se trouvaient à bord de la nacelle.

"Il n'y a eu aucun incident matériel, ni faute de pilotage, simplement un coup de vent près du sol, comme il en arrive parfois, mais heureusement pas toujours à proximité d'une ligne électrique ; le plus souvent, le ballon touche le sol ou rencontre un arbre et le vol se poursuit sans histoire. J. B."

9-Les décollages en campagne parfois suivi d'accidents...

Combien de fois ai-je du considérer les aspects judiciaires, lorsque je donnais un avis favorable au préfet pour un redécollage en campagne: certains, je dois le dire, un peu scabreux, me provoquaient quelques angoisses qui ne s'estompaient que lorsque l'avion était bien posé sur son terrain de destination...

Deux souvenirs mes reviennent en mémoire:

Le premier fut le cas où j'autorisait le redécollage d'un avion posé près de l'aérodrome d'Aulnat à la suite d'ennuis moteur. L'appareil se trouvait sur une vaste zone agricole bien dégagée de la plaine de la Limagne.

Après intervention d'un mécanicien, le démarrage du moteur et une série d'essais, l'autorisation fut donnée. Peu après le décollage, le moteur cafouilla si bien que l'avion plongea dans les maïs et se transforma pour le coup en moissonneuse, projetant dans son sillage un flot d'épis bien mûrs...

Un deuxième, dans le Cantal, me fit notablement mouiller ma chemise...

Il s'agissait d'un avion de l'aéro-club du Cantal basé sur l'aérodrome d'Aurillac-Tronquière. Le président Delsangles et son chef pilote m'attendaient. Le chef pilote de l'aéro-club émettaient quelques réserves sur le site choisi pour le redécollage, alors que le Président, à deux doigts de le traiter d'incapable, faisait manifestement pression sur lui pour redécoller. Je me fâchais en demandant au président de se taire et de s'écarter pour laisser à l'instructeur son libre arbitre et de décider lui-même.

Nous convînmes alors de déplacer l'avion vers un point plus dégagé et le dcollage se passa sans histoire.

Les redécollages exigeaient du temps, notamment les week-ends et jours fériés, car il fallait préalablement joindre l'autorité préfectorale à qui nous fournissons un avis technique, après avoir constaté l'absence de dégât, inspecté le site, apprécié ses possibilités et trouvé un pilote instructeur, le pilote qui s'était posé ne pouvant lui-même redécoller l'appareil. Après que l'avis des Douanes et de la Police qui avaient été avisées aient pu donner leur propre avis à la préfecture, nous donnions notre feu vert en assistant naturellement au décollage en présence, parfois, du sous-préfet de la circonscription...

Plus tard, à Toussus-le-Noble, dans le cadre des astreintes ADP aviation générale de la région parisienne, je me déplacerai souvent pour des redécollages. Parmi ces opérations, beaucoup d'entre-elles s'avèreront particulièrement scabreuses...

---/---

10-L'une de mes dernières enquêtes avant mon départ à Toussus.

Ou : "perdu dans la forêt"...

1981...Curieusement, je fus confronté cette année-là à plusieurs accidents et incidents d'avions en provenance de Toussus-le-Noble, aéroport dont je pris le commandant une années plus tard, le 6 septembre 1982.

Ainsi, l'une de mes dernières enquêtes-accidents en Auvergne fut celle d'Autry-Issart, le 7 août 1981, dans le département de l'Allier : elle concernait un monomoteur Morane-Saulnier 235 E en provenance de Toussus...Elle fut assez mouvementée...

En Août 1981, j'exerce l'intérim de Vérel, chef de District, en congé annuel.

Ce jeudi 7 août, à 17h, je suis prévenu par la Compagnie de Gendarmerie de Moulins d'un accident mortel survenu à 15h15 locales (13h15 TU) à Autry-Issard dans l'Allier.

On l'apprend très vite: il s'agit d'un vol Toussus-Perpignan avec une poursuite prévue du vol vers l'Espagne (Alicante). Le pilote est M. G. M. (1), avec un passager, M. F. M. de S. (de nationalité Belge).

À mon arrivée sur les lieux, les corps ont été enlevés et la présence de curieux ne facilite pas les mesures conservatoires préalables à l'enquête. La plupart des débris (ailes et partie arrière du fuselage) sont dispersés dans un bois-taillis de grande étendue (Forêt de Gros Bois), tandis que le moteur est tombé en lisière de forêt.

L'aile gauche entière repose à l'intérieur du bois de même que l'aile droite qui est notablement endommagée et porte des traces de brûlures; une partie importante est déchiquetée, faisant penser à une explosion par foudroiement au cours de cette phase de vol où l'avion a traversé un orage. Le temps est d'ailleurs toujours orageux lorsque je commence l'enquête.

Les gendarmes me guident à l'intérieur du bois, en direction du Nord, vers les débris de l'appareils.

Je commence donc mes constatations en notant l'absence de traces dans les arbres voisins, indice d'une chute verticale, et non oblique, des ailes et du fuselage manifestement disloqués en l'air et non au sol. En effet, les témoins en apportent la confirmation: ils ont entendu l'avion et l'explosion, et ont vu les débris de l'avion émerger de la couche nuageuse (base à 600 mètres) et descendre "comme des feuilles mortes" dans le bois.

La nuit approchant, je laisse la garde de l'épave aux gendarmes et je quitte ces lieux sinistres pour prendre la route non pas en direction de Clermont, mais en direction de Montluçon où ma famille passe les vacances dans un gîte tenu

par des agriculteurs, au lieu dit "La Fosse Ronde". Le lendemain à l'aube, je reviens dans le Bois d'Autry-Issard.

Les gendarmes de la Compagnie de Moulins m'accompagnent à l'intérieur du bois et me laissent à mes investigations. Sans avoir vraiment mémorisé le chemin parcouru, j'entreprends l'examen des débris dispersés dans le bois, noircissant des dizaines de pages de mon bloc-note. La journée passe et, le soir venu, je m'aperçois un peu tard que mes gendarmes ne se sont pas préoccupé plus que cela de mon sort et m'ont abandonné!

In petto, confiant dans ma boussole, instrument de base qui fait partie, avec le "pifomètre", du matériel de l'enquêteur, je prends une direction sud, persuadé de pouvoir rejoindre rapidement la lisière du bois, là où gît le moteur de l'avion que je compte bien retrouver...

Que nenni, je marche toujours alors que j'aurais dû sortir depuis longtemps de ce maudit bois. Je m'époumonne en vain pour tenter par mes cris d'alerter sur mon triste sort les gendarmes, pensant qu'ils ont laissé quelques garde à l'orée du bois. S'enchaîne alors sous les frondaisons une divagation genre mouvement brownien qui ne me mène évidemment nulle part!

La nuit tombe ce qui n'améliore pas mon repérage...Le pire est atteint lorsque la pluie elle-aussi commence à tomber! Au bout d'un moment, l'humidité pénètre mes vêtements, légers en cette saison malgré tout estivale ; je ne songe pourtant qu'à sauver mes notes mais quelques pages commencent à se transformer en pâte à papier...

Une lueur d'espoir me saisit lorsque je me trouve face à une clôture de fil de fer barbelé qui, sur une lisière du bois, limite une "bouchure", vocable Bourbonnais-Berrichon pour désigner un pré à vache. Effectivement, je me trouve nez à nez avec l'un de ces sympathiques ruminant ; ruisselant d'eau comme moi, il me contemple en machouillant de l'herbe avec une morgue et une indifférence totale. J'ai aujourd'hui encore cette vision ancrée dans ma mémoire...

Je suis furieux contre moi et il va falloir que je passe ma rage sur quelqu'un...

Je ne me souviens plus comment je suis sorti de ce bois pour regagner ma voiture. Toutefois, je sais exactement ce que j'ai fait ensuite: je me suis rendu à la compagnie de gendarmerie de Moulins où, m'engouffrant dans le hall, j'ai demandé vertement à voir le colonel (2)...

Là, je jette un voile pudique sur les termes exacts de mon "coup de gueule", mais il est certain que ce haut gradé en a entendu de belles. J'appelle de son bureau le BEA et j'obtiens le "père" Vigier (3) qui assure la permanence pour lui raconter mes déboires ; je lui passe le colonel à qui il explique fermement qu'il doit faciliter mon rôle ce qui n'a pas été le cas... Michel Vigier me fait part de son souhait: conserver le morceau d'aile qui porte des traces d'incendie et en tirer une photo couleur (jusqu'ici les photos que nous prenions

étaient en noir et blanc...). On convient par ailleurs de faire acheminer des débris au centre de Saclay (CEPR) pour les expertiser.



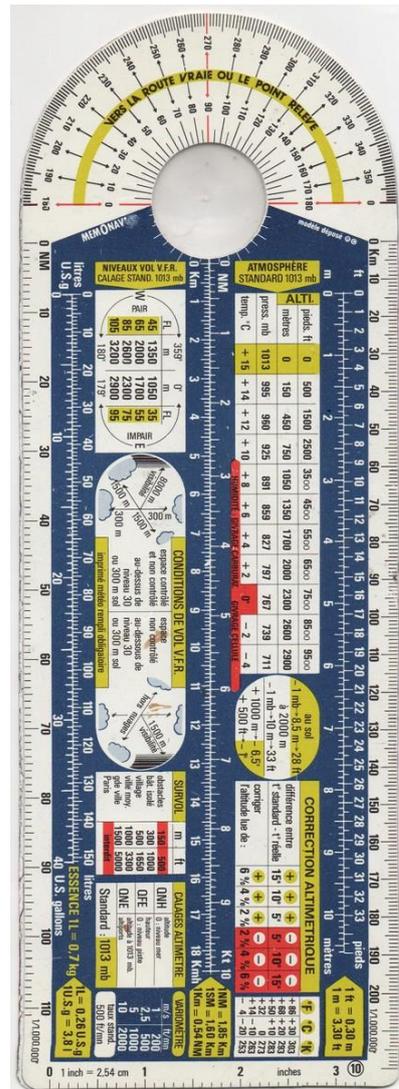
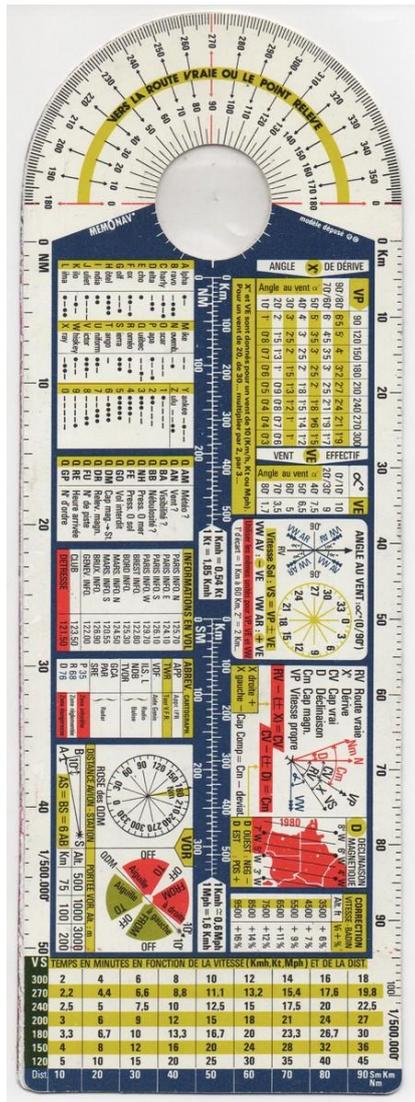
Vue du moteur en lisière du bois d'Autry et de l'aile gauche dans le bois.





L'examen d'un morceau de l'aile droite portant des traces d'explosion. Présenté par Marc Bonnefont Chef de la section Transport et Travail Aérien du District aéronautique (4) , qui m'accompagna le surlendemain.

(1): Ce M. M. faisait si je me souviens bien la promotion d'une règle de navigation (MEMONAV) ; une grande quantité s'était éparpillée sur le sol. Il avait manifestement négligé les effets des conditions orageuses rencontrée au cours du vol et auxquelles il aurait du s'attendre. De plus, il tenait probablement à acheminer son passager en Espagne.



La règle MEMONAV (recto et verso).

(2): Colonel Lambalot commandant le groupement de gendarmerie de l'Allier

(3): Michel Vigier, Ingénieur, qui fut chargé du cours d'Enquêtes-Accidents à l'ENAC.

(4): Mon excellent collègue Marc Bonnefont, auvergnat comme moi (de Beauregard-Vendon, Puy-de-Dôme), avait été affecté au District aéronautique "Auvergne" à son retour d'Afrique où il avait fait carrière d'abord en Mauritanie à Atar puis comme commandant de l'aérodrome de Man en Côte d'Ivoire.

Il retournait régulièrement en Afrique pour des actions humanitaires, comme on le voit sur la photo ci-dessous.



Marc Bonnefont pris en photo sur l'aéroport de Bobo-Dioulasso. Je lui ai toujours connu cette tenue au District Aéronautique.

---O---

Parvenu au bout de ces souvenirs d'enquêtes en Auvergne, je souligne au lecteur que je me suis contenté ici de relater seulement celles qui m'ont paru significatives, puisée dans les nombreux dossiers conservés à Clermont-Aulnat où j'ai pu les consulter en juillet 2018.

11-Affecté à Toussus-le-Noble à compter du 6 septembre 1982, je quitte l'Auvergne pour la région parisienne. Mes adieux à mon chef (un vrai) : Claude Vérel.

Claude Vérel et moi, nous formions, selon les propres termes de notre directeur Jean Chappert, un véritable "tandem".

Assez dur au début, il avait fini par m'avoir à la bonne et une confiance empreinte de complicité s'était instaurée entre nous.

Je dois dire qu'il nous forma au "job" en nous communiquant son exigence de rigueur et de précision, donnant lui même l'exemple et payant de sa

personne ; cela s'appliquait en particulier aux enquêtes qui devaient être approfondies et à la rédaction des rapports qui devaient être soignés et complets.

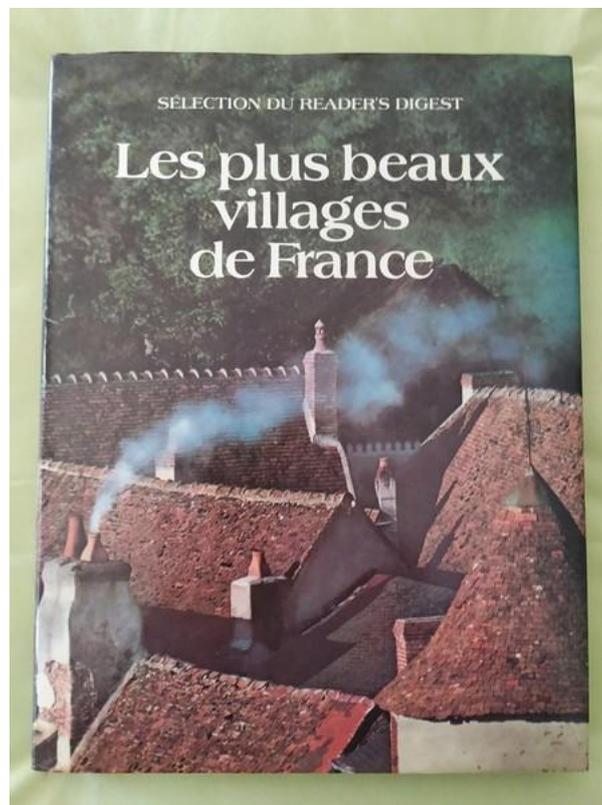
Claude Vérel m'écrivait souvent quand il était en mission ou en vacance et j'ai gardé la plupart de ses lettres et cartes postale, toujours amicales. Dans celle de ce mois d'août il évoque l'accident d'Autry-Issard:

" Quoi de neuf? J'ai entendu, avec un certain retard, parlé d'un avion foudroyé en vol vers Bourbon. Quid? Quelques précisions svp"

Je fis un pot de départ, au demeurant assez modeste, dans le salon (tout aussi modeste...) de l'aéro-club d'Auvergne, mon cher vieil aéro-club que je quittais par la même occasion *...

**: Son président était alors Serge Godard futur maire de Clermont-Fd qui avait succédé à Gilbert Sardier.*

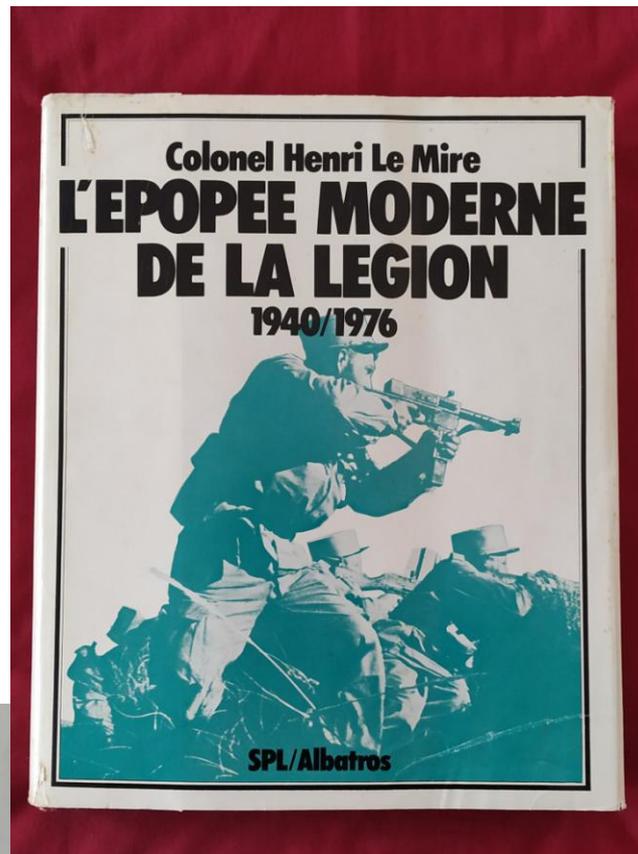
Le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Clermont-Issoire, Mr. Jacques Pingeot m'invita à déjeuner et, connaissant mon attachement pour les vieilles pierres, m'offrit un beau livre sur les villages de France.



Je quittais l'Auvergne le 5 septembre 1982 pour rejoindre le lendemain mon nouveau poste de commandant de l'aéroport de Toussus-le-Noble.

Je revins à Clermont-Fd le temps de saluer Vérel qui était en congé lors de mon départ. Il m'invita à déjeuner (ce fut assez émouvant...il versa même

quelques larmes...) et m'offrit ce livre sur la légion étrangère à laquelle, Alsacien de naissance, il s'engagea pendant la dernière guerre pour échapper à la conscription forcée allemande...

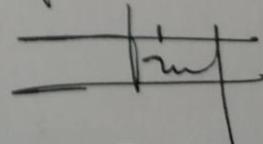


En souvenir de nos "campagnes d'Auvergne",
ce livre d'homme, une race fort peu commune
en "légion du Sud Est"

En vous disant aussi :

- mes regrets de vous voir partir
- mes vœux pour votre réussite à Trossus
- mes sentiments bien sincèrement amicaux

9 septembre 1982



"En souvenir de nos campagnes d'Auvergne, ce livre d'homme, une race fort peu commune en "Légion du Sud-Est"

"En vous disant aussi:

-mes regrets de vous voir partir

-mes vœux pour votre réussite à Toussus-le-Noble

-mes sentiments bien sincèrement amicaux 9 septembre 1982 Vérel"

Atteint par une tumeur cérébrale deux ans plus tard, il décéda en 1984 et je fus présent à ses funérailles à Lempdes puis au Veurdre où se trouvait sa maison de campagne. Nous nous rendîmes dans un avion du SFA de Melun à Clermont. Il y avait le chef du Centre, Jean Lalande, le DNA (Roger Machenaud, ex patron de l'ASECNA), Alain Monnier, Louis Sanmarco et Maurice Faunière. Lors de la cérémonie, je n'ai pu retenir ni mon émotion ni mes larmes. Comme le souligna alors Pierre Chambige: "Jacques a du chagrin".

J'appris seulement à cette occasion son passé de résistant, sa détention à Lyon à la prison Montluc (de sinistre mémoire ; c'est là que fut incarcéré Jean Moulin), son engagement dans la légion étrangère car il était Alsacien et pouvait être considéré comme déserteur par les allemands, ses campagnes en Afrique du Nord et les campagnes jusqu'à Berchtesgaden au nid d'aigle d'Hitler...Et ses décorations qui couvraient le coussin de velour (croix de guerre, ordre du mérite, etc) ; "on" n'avait pas daigné lui accorder la médaille de l'aéronautique qu'il méritait largement.

Au début de mon séjour à Toussus, je perdis dans la foulée mon nouveau chef Jean-Pierre Randuineau (chef du service Aviation générale d'ADP), son adjoint Robert Marschall, puis mon directeur Jean Belle (Directeur des Opérations aériennes et de l'Escale d'ADP)...Quelle hécatombe! Beaucoup plus tard, ce fut Franck Morisseau qui emporta mon estime et mes regrets ...

Un devoir de mémoire nous incombe envers ces collègues aujourd'hui disparus. Certes, leurs souvenirs restent bien vivants dans nos esprits et nous les évoquons souvent nous-mêmes. Toutefois, notre dette envers eux comporte aussi l'obligation pour nous de mettre en lumière, par de fidèles récits, ce que furent leurs actes, accomplis au cours de vies professionnelles entièrement vouées au service et au développement de l'aviation.

C'est dans ce même souci que j'ai entrepris de mettre ainsi en valeur tous mes anciens collègues qui eurent l'obligation, au delà de leurs activités habituelles, d'effectuer ces enquêtes-accidents.

---O---

Jacques Pageix 2023