

Mon Premier saut en parachute...

Le 15 février 2003, j'ai fait l'un des tous derniers vols solo de ma progression. Si il s'était bien passé, je devais dès le lendemain faire un vol en double en vue de l'obtention de l'autorisation voltige 2^e cycle...

Mon instructeur m'avait recommandé de voler en tout début de matinée (vers 8-9 heures) afin d'être sûr d'avoir un air parfaitement calme, mais il est très dur pour moi de me lever à 7 heures du matin, surtout un samedi. J'avais donc décidé de laisser 2 personnes voler avant moi, et d'arriver au terrain vers 10h30, qui est une heure nettement plus convenable, tout le monde en conviendra.

Les deux pilotes m'ayant précédé aux commandes de cet appareil avaient fait des vols de niveau 1^{er} cycle. Tout s'était parfaitement passé pour eux. L'avion ayant été ravitaillé, je fais une visite prévol des plus classiques, et qui ne révéla rien de particulier.

Je m'installe donc, démarre le moteur, fais les actions vitales, et décolle de la piste 11 de Cuers pour ce qui sera sûrement un beau vol, vu le temps magnifique régnant sur la côte d'Azur ce jour-là, malgré quelques petites turbulences. Je prends un cap Ouest, qui me dirige vers l'axe de voltige de l'aérodrome du Castellet.

Les turbulences sur le trajet s'amplifiant, je décide de supprimer de mon programme toutes les figures inversées, pour ne pas risquer de sortir du nouveau domaine de vol du CAP10B décidé par les dernières consignes de navigabilité de l'époque (+5G/-3,5G si je me souviens bien). En arrivant près de l'aérodrome du Castellet, je contacte l'agent AFIS, puis effectue ma check-list avant évolutions.

Mon programme commence par un renversement avec ¼ de tonneau descendant, puis une boucle avec ¼ de tonneau dans la verticale montante, puis un retournement sous 45°. Dans cette dernière figure, je « visais » une vitesse de sortie de 250 km/h pour enchaîner avec une boucle, mais la profondeur étant devenue très dure, je n'en suis sorti qu'à 300 km/h, et en souquant ferme.

Après être revenu en palier, les commandes paraissaient comme étant « figées ». La vitesse toujours très forte de l'avion pouvant en être la cause, je ralentis l'appareil à une vitesse avoisinant les 200 km/h et réessaie les commandes. Le gauchissement et la direction en révèlent rien de particulier. La commande de profondeur reste par contre très dure à cabrer au delà du point neutre. Il fallait exercer un effort non négligeable sur le manche pour tenir l'avion en palier, et garder plein gaz. J'essaie donc de compenser l'avion plus à cabrer pour diminuer cet effort aux commandes. En actionnant le volant, j'ai senti un « point dur » dans celui-ci. Le fait de forcer celui-ci a provoqué un bruit et désolidarisé une partie de la commande; on pouvait tourner le volant indéfiniment et sans effort, et sans effet aucun sur le tab.

Tenant l'avion tant bien que mal en palier, je prévient l'agent AFIS de mes problèmes (les messages radio contenant le mot « Mayday » ont toujours un effet saisissant sur votre interlocuteur). Je lui raconte mes problèmes, et lui annonce mes intentions, qui sont de rester à la verticale du terrain (l'aérodrome du Castellet se situe à 2 km au sud de l'axe de voltige) et de tâcher de voir si il est possible de tenter un atterrissage avec des chances raisonnables de succès. Il m'autorise à faire toutes les évolutions que je juge nécessaire, et à me poser sur la piste que je veux. Je simule une approche à une altitude raisonnable. En laissant la vitesse décroître en dessous de 170-180 km/h, le nez de l'appareil descendait assez rapidement sous l'horizon sans qu'il soit possible de rien faire. Un atterrissage dans ces conditions se serait certainement soldé par une catastrophe. Je prend donc la décision d'évacuer l'avion, et en informe le contrôleur, qui m'informe en retour que les secours sont en route (cette information se voulait certainement rassurante, mais elle n'a pas eu l'effet escompté sur moi).

Je demande à l'agent AFIS comment diriger l'avion, de manière à être sûr qu'il tombe dans un endroit désert ; et où l'évacuer, de manière à ce que je me reçoive à un endroit où je ne risquais pas de me blesser. Il m'a recommandé de diriger l'avion vers un cap Nord, et de quitter l'appareil à la verticale du circuit automobile. Je présente l'avion en conséquence, et demande au contrôleur ce qu'il fallait faire avant de procéder à l'évacuation (c'est toujours quand on en a le plus besoin qu'on a tendance à oublier les procédures...). De son propre aveu, il n'était pas très compétent dans ce domaine, mais il m'a recommandé de couper la batterie avant de sauter.

Le temps passé à demander ces informations, ainsi qu'une hésitation bien légitime font que je dépasse le circuit, et qu'il me faut refaire une deuxième présentation. Lors de celle-ci, je coupe la radio, enlève mon casque (mon

cadeau de Noël, ça m'a fendu le cœur...), mes lunettes de soleil, je me débrèle, dégage bien les ceintures, largue la verrière (étrange comme il faut pousser fort pour qu'elle parte...), coupe magnétos, batterie et mixture.

Bon, maintenant, tout est prêt, il faut juste y aller (lire ici une hésitation manifeste à aller confier son salut au morceau de tissu appelé « parachute » qui est replié dans mon dos).

Je me suis vaguement rappelé des propos de divers instructeurs voltige recommandant de sortir sur l'aile, et de se laisser glisser sur celle-ci en s'éloignant du fuselage. Le bon sens m'a donc poussé à essayer de faire comme on me l'avait expliqué. Il s'est cependant avéré que marcher sur une aile avec un vent relatif de 200 km/h était assez difficile, et que de sortir du cockpit sur cette aile dans les mêmes conditions l'était tout autant. J'avais réussi à sortir un bras, la tête et une jambe jusqu'à ce que le vent relatif me repousse dans le cockpit.

Il fallait trouver autre chose...

Je me suis vaguement rappelé d'une procédure expliquée dans « Le Grand Cirque » par Clostermann, consistant à se recroqueviller sur le siège, et à pousser violemment sur le manche d'un coup de pied. Comme la profondeur de l'avion n'était bloquée que « à cabrer », je jugeais cette idée comme étant exploitable. Je me met donc en boule sur le siège, saisis la poignée du parachute de la main droite, et donne un bon coup de pied dans le manche.

Cette méthode s'est révélée extrêmement efficace. Je me suis retrouvé expulsé du cockpit comme un bouchon de champagne. Mon bras gauche s'est cogné contre le fuselage (le tendon du biceps a été sérieusement abîmé lors de ce choc, et en plus j'ai perdu ma montre). Une fois entièrement dégagé de l'avion, je tire sur la poignée, en priant pour que ça ait un effet.

Après un très court instant de doute quand j'ai remarqué que le mécanisme de la poignée m'était resté ans la main, le parachute s'est ouvert très violemment. La décélération très brutale a fait que mes poumons se sont littéralement vidés de leur air.

L'avion est parti en virage engagé immédiatement et de manière très prononcée. Il s'est écrasé moins de 30 secondes après l'évacuation (qui a eu lieu aux environs de 2500-3000 pieds QFE).

Se retrouver suspendu à ce morceau de toile a été pour moi un moment de bonheur absolu, jusqu'à ce que je me rapproche du sol. La toile était assez petite (et moi assez lourd), la vitesse de chute était donc relativement forte. De plus, rien n'était prévu pour diriger la course du parachute (mon bras blessé de l'aurais de toute manière empêché). La fin de la chute a donc été un peu angoissante du fait de la présence d'arbres et de rochers aux alentours immédiat de mon point d'aboutissement. Finalement, je me suis reçu sur un buisson, qui a parfaitement amorti ma chute, malgré quelques éraflures. Il ne me restait plus qu'à aller retrouver la civilisation (à pied...). L'agent AFIS ayant mobilisé la moitié des pompiers du département, on m'a retrouvé assez vite. Après m'avoir fait passer un alcootest (! ? !), on m'a évacué vers l'hôpital le plus proche.

J'ai revolé deux jours après en DR400 avec moteur de 120 chevaux (pas très fringant comparé qu CAP10) et j'ai repris la voltige 2 mois après, le temps que ma blessure au bras soit complètement guérie.

... et je n'ai toujours pas mon deuxième cycle !

Les quelques leçons à retenir :

- Prendre très soin des parachutes, et les faire replier à chaque fois que c'est nécessaire.
- Ne jamais céder à la panique (elle n'est jamais loin, mais il faut se faire violence pour garder son calme).
- La méthode d'évacuation consistant à se laisser glisser sur l'aile ne vaut absolument rien.
- Suite à ce genre d'histoire, on peut avoir peur de voler par la suite. Le remède : voler, voler et encore voler !

par Gautier Guérard