

VOL de NUIT ordinaire ou presque !!!

VOL de NUIT ordinaire ou presque !!!

Récit de Jacques YBERT

Le lundi 18 mars 1968, vol de nuit à la 5^{ème} Escadre de Chasse. L'escadron 1/5 Vendée a prévu plusieurs missions, deux patrouilles de deux Mirages IIIC en interceptions radar et un Fouga Magister en entraînement vol de nuit. A l'issue de leurs missions les avions se poseront à Dijon. Le retour à Orange est prévu le soir même en effectuant le même type d'exercice.

Leader d'une des patrouilles de MIIIC, j'ai pour n° 2 le sergent chef Flasseur.

L'autre patrouille a pour leader le lieutenant Beliaeff (aujourd'hui décédé dans un accident d'avion).

Le Fouga est piloté par l'adjudant Tiné qui, nouvellement affecté à l'escadron, doit s'entraîner au vol de nuit sur avion de complément avant de pouvoir effectuer des missions nocturnes sur MIIIC. Je lui demande d'emporter un équipement (parachute et masque à oxygène) supplémentaire, de façon à pouvoir ramener à Orange un pilote de MIIIC en cas d'avarie de son appareil.

Avec mon équipier, nous effectuons plusieurs interceptions et en fin d'exercice, avant d'entreprendre la descente sur Dijon, je déverrouille l'auto commande et constate un blocage du manche. Je réenclenche le système, les commandes répondent à nouveau et je me pose sans problème.

Les mécaniciens ne réussissant pas dans l'immédiat à remédier à la panne, je décide de rentrer à Orange avec l'Adj. Tiné. Il me propose la place avant, la mission étant à son profit, je refuse et je m'installe en place arrière.

Nous décollons de Dijon à aux environs de 22h00 locales, la navigation s'effectue en COM B (1) au niveau 215 (2), pour un retour direct sur Orange. La nuit est noire, nous sommes au-dessus d'une couche de 4/8 de stratocumulus. Rambert (3) (Centre de Détection et de Contrôle de Lyon Mont Verdun) nous demande si nous acceptons de servir de plastron (4) pour le MIIIC qui faisait partie de ma patrouille dans la mission précédente. J'accepte. L'interception est réalisée, le MIIIC nous double, nous voyons la lueur de la tuyère qui s'éloigne dans nos 1 heure (5).

Je me charge de la navigation, nous venons de passer travers Lyon, de la main droite je cherche à capter au radio compas la balise de Montélimar. Ne pilotant pas, j'ai la main gauche libre et je passe inconsciemment la collerette du gant dans la pince se trouvant sur la cuisse gauche de la combinaison anti-G que j'ai gardé sur moi. Cette pince sert à maintenir d'éventuels documents servant à la navigation ou à la mission.



Lieutenant Jacques YBERT

VOL de NUIT ordinaire ou presque !!!

Une seconde interception est en cours, les distances sont annoncées par le CDC: 5nm, 3nm, 1,5nm (6).

J'ai la vision du tableau de bord qui s'éloigne puis le néant, j'ai perdu connaissance. Je me réveille en plein ciel, plus rien autour de moi, je n'ai rien vu, rien entendu, rien senti. Je tombe dans le vide le dos tourné vers le sol.

Je réalise immédiatement ce qui s'est passé et je hurle : «Le c... il nous est rentré dedans». Je saisis la poignée du parachute, elle me tombe directement sous la main, je la tire avec force, je subis un choc très violent, j'ai l'impression d'avoir été plié en deux. J'ai ouvert beaucoup trop haut. Je descends lentement, la corolle est parfaitement déployée mais j'ai la jambe gauche prise dans les suspentes.

J'ai une sensation étrange dans cette jambe. Je la remue, une douleur diffuse interne et un crissement des os ne me laissent aucun doute, elle est cassée. En effet quand j'entreprends de la dégager, ce qui se fait aisément en tirant sur les suspentes, je m'aperçois qu'elle est articulée au niveau du tibia.

Je suis maintenant assis confortablement dans le harnais et je fais l'inventaire de mes blessures.

La main gauche me brûle, je l'approche de mon visage, la peau a été arrachée du poignet jusqu'aux premières phalanges, elle pend en lambeaux. Au choc mes membres ont du partir dans toutes les directions. Le gant est resté accroché à la pince de la combinaison anti-G et la main est sortie en force, le frottement l'a dépiauté.

J'ai très froid aux pieds, le gauche a toujours la chaussure mais elle baille et les doigts de pied sont à l'air libre.

La jambe droite de la combinaison anti-G a été arrachée entraînant avec elle la chaussure et la chaussette. Je palpe mon pied, il est très enflé, il a doublé de volume et je détecte une profonde coupure au talon ainsi qu'une plaie importante sur le dessus.

J'ai perdu le casque mais gardé le sous casque, j'ai l'impression d'avoir le visage en feu, en le tâtant je sens qu'il est humide, j'ai du recevoir un gros coup de chaleur au moment du choc, le visage est brûlé au 1^{er} et 2^{ème} degré.

J'ai de plus en plus froid, je pense qu'à cette altitude, au mois de mars et en pleine nuit, la température doit avoisiner les moins trente, moins quarante degrés. Je suis obligé de réchauffer mes pieds et mes mains en les massant.

La descente me semble interminable. Je traverse une couche nuageuse, je suis fortement secoué puis le calme revient. J'aperçois sur ma gauche les lumières de la vallée du Rhône. J'appelle deux à trois fois l'autre pilote espérant qu'il est dans la même situation non loin de moi. Pas de réponse.

J'appréhende l'arrivée sur une surface que je ne distingue pas mais je suis confiant, je me dis qu'étant sorti vivant de la collision, la suite ne peut m'être fatale. J'ai effectué en entraînement six sauts en parachute, et par expérience, je sais que l'atterrissage est très brutal. Je décide, lorsque je m'estimerai près du sol, de protéger ma jambe gauche en la croisant sur la droite (à proscrire impérativement). Au choc je me casserai sûrement cette dernière mais l'autre ne subira peut-être pas de dégâts supplémentaires. Je devine, au changement de l'intensité de la pénombre qui m'entoure, de l'imminence de l'impact, je croise les jambes et tire sur les suspentes pour amortir la chute, j'entends un bruit de branches cassées, la descente se termine avec douceur, seuls mes pieds touchent terre, je n'ai subi aucun dommage, j'ai traversé un arbre, la corolle du parachute recouvre le branchage ce qui a freiné ma chute.

Je dégrafe le harnais et me retrouve allongé sur l'herbe. Je regarde autour de moi, la nuit est tellement noire que je ne vois même pas l'arbre qui n'est qu'à 2 ou 3 mètres. Je serais capable

VOL de NUIT ordinaire ou presque !!!

de ramper mais vers où, il n'y a aucune lumière visible. Je voudrais récupérer mon parachute pour me protéger du froid mais le harnais m'a échappé au moment où je me dégrafais, la flexibilité des branches l'a mis hors de ma portée. La permanence opérationnelle de la Base Aérienne d'Orange a déjà dû être informée de l'accident, les secours vont se mettre en place mais il faudra des heures avant que les recherches ne commencent. Nos épouses vont être informées en pleine nuit, quel choc pour elles, surtout qu'elles ne vont rien savoir dans un premier temps de notre situation. Je me fais à l'idée que je ne verrai personne avant le jour. Je m'apprête à passer une très longue nuit. J'appelle au secours, un chien aboie, quand il se tait, j'appelle à nouveau. Le temps me semble long, je ne peux lire l'heure à ma montre, il fait trop sombre. Je cherche ma lampe électrique, elle était dans la poche droite de ma combinaison anti-G, disparue avec la jambe du pantalon.

J'entends le halètement d'un animal en pleine course, il me frôle, c'est un chien, je l'ai à peine entraperçu, il semble ne m'avoir ni vu ni senti car il poursuit son chemin. Je cherche mon poignard, on ne sait jamais, un chien errant pourrait m'attaquer, disparu lui aussi, il était dans la poche avec la lampe.

Au loin j'aperçois deux ou trois fois des phares de voitures mais beaucoup trop loin pour me découvrir. N'ayant pas ma lampe je ne peux faire de signaux.

Après une attente qui m'a paru interminable, arrive un couple d'agriculteurs. Ils m'apprennent qu'intrigués par les aboiements répétés de leur chien ils se sont décidés à se lever et en sortant ont aperçu une lueur blanchâtre, la corolle du parachute, accrochée au noyer sur lequel je suis tombé. L'arbre ne se trouve, je le verrai lorsque je retournerai sur les lieux, qu'à une trentaine de mètres de la ferme.

L'homme me propose de me transporter dans sa maison mais je refuse de bouger. Ma jambe et mon dos me font souffrir, j'ai trouvé une position où la douleur s'est un peu calmée et un transport par deux personnes inexpérimentées à ce genre d'exercice me paraît périlleux.

Je suis tombé dans une vallée encaissée, loin de toute agglomération, loin de toute route mais heureusement près d'une des fermes isolées qui parsèment la région. Les fermiers n'ont ni téléphone ni voiture. L'homme part à pied chez un voisin dont la ferme se situe de l'autre côté du vallon. Son épouse m'apporte une couverture et du café.

Mon sauveteur revient en camionnette, le chauffeur, n'a pas lui non plus, le téléphone. Il se souvient qu'au fond de la vallée, un petit barrage est en construction et qu'un téléphone de campagne a été installé. Ils repartent et à leur retour m'informent qu'ils ont pu prévenir les secours.

Après une heure d'attente les pompiers et les gendarmes arrivent. J'informe ces derniers que deux autres pilotes et deux avions sont impliqués dans cet accident, l'un d'eux me demande où ils se trouvent, je ne sais même pas où je suis, je leur indique que vu l'altitude à laquelle la collision a eu lieu, ils peuvent chercher dans un rayon de 10 kilomètres.

Je leur demande de prévenir la base d'Orange. Je me nomme, mais l'un des gendarmes me réclame une pièce d'identité (méfiants les gendarmes, j'aurai pu être un extra-terrestre ou un espion de l'Est ayant raté son parachutage), je dégrafe ma plaque de poitrine portant mon nom et mon grade il s'en contente et contacte son PC.

Je suis évacué dans une ambulance tout terrain sans beaucoup d'amortisseur, le chemin est très chaotique, puis la route pour rejoindre la ville de Tournon très sinueuse. Ma jambe qui subit tous les aléas de la route me fait énormément souffrir, le voyage est un calvaire. Arrivé à la clinique de Tournon, une équipe médicale m'attend et je suis opéré dans la nuit même.

VOL de NUIT ordinaire ou presque !!!



Jacques YBERT

40 ANS APRÈS Avec les anciens pilotes

Retour sur le lieu du crash

PAILHARÈS

L'accident de deux avions de chasse qui s'est produit il y a quarante ans dans le ciel de Pailharès et Vaudevant avait fortement marqué les esprits (lire notre édition du 16 mars). Pour commémorer cet anniversaire, Jacques Ybert, qui se trouvait en 1968 dans le Fouga Magister, avait exprimé l'envie de revoir l'arbre sur lequel il était tombé, grièvement blessé. Mardi, lors de la "commémoration" de l'accident, il a réservé une surprise à ses hôtes en persuadant Michel Flasseur, le pilote du Mirage III, de le rejoindre. Les deux anciens militaires ont ainsi pu se rendre, près de Colombier-le-Vieux, sur le lieu du parachutage de Jacques Ybert. Puis à Saint-Félicien



Jacques Ybert et Michel Flasseur, les deux pilotes, ne s'étaient pas revus depuis 39 ans.

où Michel Flasseur a retrouvé le couple Battendier, chez qui il était allé frapper en pleine nuit. À Pailharès, ils ont répondu aux questions des habitants venus nombreux pour obtenir des explications sur cette tragédie qui

s'est soldée par la mort du sergent Guy Tiné. Il a été évoqué la possibilité d'apposer une plaque souvenir dans la commune de Vaudevant, en sa mémoire.

Christian BLACHA

Vol de nuit ordinaire ou presque !!! (C) C.A.L.M 02/2014

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

VOL de NUIT ordinaire ou presque !!!



côté droit de la cabine FOUCA



Planches du caïte 8 au caïte 13