

There I was...

Autor(en): **De Winne, Frank**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **143 (1998)**

Heft 8

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-345906>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

There I was...

Nous sommes le 12 février 1997. Un jour tout à fait ordinaire. Mais spécial quand même. Mon fils Tom a aujourd'hui 10 ans. Pour l'occasion, nous lui avons promis de l'amener au restaurant. Je suis en route vers la SABCA à Gosselies. Il y a une heure de route. Je pense au programme de la journée. Ce matin, je dois conduire un F-16, le FB 22, à Florennes. Cet après-midi, j'assisterai à une réunion. Elle traitera du deuxième F-16 MLU qui se trouve actuellement en check-out et qui doit être livré la semaine prochaine. Après cela, il me faudra absolument partir vers 4 heures, si je veux être rentré à temps pour la fête de mon fils. Après le briefing du matin, tous mes plans sont changés. L'ordinateur principal du F-16 MLU est en panne. Il est clair qu'il faudra le remplacer si les délais de livraison doivent être respectés. Après de longues communications téléphoniques avec l'état-major de la Force aérienne, la base de Kleine-Brogel et la base de Leeuwarden aux Pays-Bas (là où est basé le MLU), on décida finalement d'aller chercher les pièces de rechange aux Pays-Bas avec le FB 22 avant de le ramener à Florennes. Le retour vers Gosselies se fera par la route.¹

■ Frank De Winne

Entre-temps, il est déjà 11 heures. Une heure plus tard, je me trouve sur la piste, prêt à décoller. Tout se passe bien. Un peu plus tard, Belga, le contrôle aérien, me donne l'autorisation de voler en direction de Leeuwarden. Le temps n'est pas fantastique. Il y a des nuages entre 300 et 35000 pieds, mais ce n'est pas très gênant pour un vol de routine. J'enclenche le pilote automatique et vole à une altitude de 20000 pieds. Pendant ce temps, je recalcule pour la X^e fois l'heure à laquelle je vais rentrer ce soir. La fête de mon fils prend incontestablement la priorité numéro 1 aujourd'hui. Un peu plus tard, j'appelle le contrôle aérien néerlandais et je reçois la permission de continuer mon vol aux Pays-Bas. Il me reste encore 100 miles à parcourir.

Je vole à Mach 0.9. Dans un quart d'heure je serai à terre.

Soudain, je remarque que la vitesse de mon appareil augmente. Je diminue un peu les gaz. Etrange... Rien ne se passe. Je place la manette des gaz dans la position «Ralentis» et à ma grande stupéfaction, je vois la température de mon moteur atteindre 850°, tandis que le régime moteur reste stable à environ 80 à 85 % de sa puissance. Mais ce qui m'inquiète le plus c'est que, quand je place la manette des gaz dans sa position originale, la température descend à nouveau tandis que la vitesse continue à augmenter. Je vole maintenant à Mach 0.92. Je ne sais plus quoi penser. Je n'ai encore jamais vu une chose pareille. Il n'y a aucune lampe ou voyant qui indique que quelque chose ne va pas.

Comme je vole dans les nuages, je suppose que j'ai des problèmes de givre. Je vérifie l'interrupteur de dégivrage. Il est sur la position «Auto». Je décide de ne pas y toucher pour

éviter que des morceaux de glace ne tombent dans mon moteur. Je décide alors de prendre de l'altitude afin de sortir des nuages. Je demande l'autorisation au contrôle aérien et me mets immédiatement à grimper. Pendant mon ascension, je constate encore que la température augmente lentement, mais sûrement.

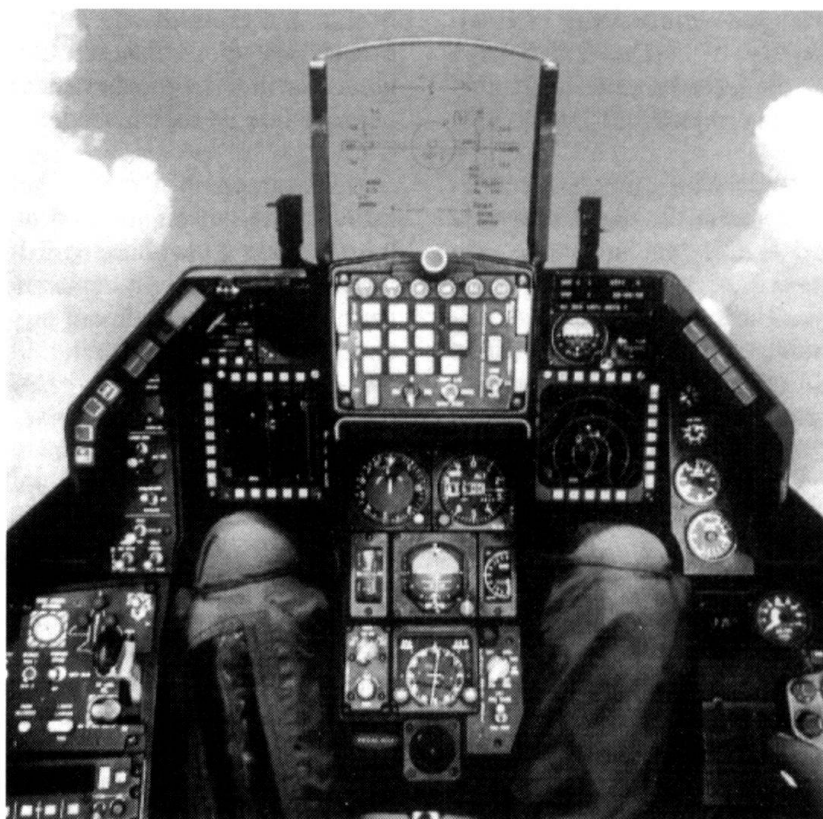
Mentalement je répète les actions à prendre en cas de fonctionnement anormal du moteur. Je les ai encore exécutées dans le simulateur de vol le mois passé. J'atteins 30000 pieds, je suis encore dans les nuages. La température avoisine maintenant les 900°. Je décide qu'il est grand temps d'entreprendre quelque chose. Il n'y a toujours rien à mon tableau de bord qui m'indique un dysfonctionnement. Mais la situation va vite changer. Je commence ma procédure d'urgence, mais la température continue à grimper et dépasse maintenant les 950°. Dans les secondes qui suivent,

¹Ce texte est repris du magazine Pro Avia (Belgique), N° 5, 1997.

la température du moteur se met à dépasser les 1000°. L'Engine Warning Light s'allume et... Bang, un énorme bruit. Plus aucune hésitation. Je mets la manette des gaz sur Off. «Tuut, Tuut? Warn Warn». Me crie Betty... Comme si je ne savais pas que j'ai un problème sérieux.

Je contrôle très vite le bon fonctionnement de certains éléments vitaux. Ouf, j'ai à nouveau l'électricité. Je me concentre sur le pilotage de mon appareil et je constate très vite que la plate-forme de navigation est hors d'usage. *So there I was...* Dans les nuages, à 30000 pieds d'altitude, sans moteur, sans gyroscope et sans indicateur de direction. Heureusement, mon horizon artificiel fonctionne encore.

J'appelle directement le contrôle aérien hollandais. Je leur raconte que je n'ai plus de moteur. «Engine si Cut», leur dis-je. Ils me donnent directement le cap pour la base de Twente, l'aérodrome le plus proche, mais le temps est trop mauvais pour tenter un atterrissage sans moteur. Je leur demande alors de me diriger vers un endroit où je pourrais m'éjecter sans danger, avec une procédure «No Gyro». J'attrape soudain très froid dans mon habitacle: «Big Ben 2, you turn left inbound the IJelmeer». J'estime que la température de l'eau ne doit pas dépasser les 2 à 3° degrés. Et je ne porte pas de tenue de protection... Je n'effectuais en réalité qu'une mission de routine au-dessus de la terre dont la durée ne devait excéder une demi-heure.



C'est à ce moment-là que je me suis mis à réaliser que je n'allais peut-être pas concrétiser ce qui était pour moi la priorité numéro un de la journée: la fête de mon fils. Peut-être même n'allais-je plus rien concrétiser du tout... A moins que je ne parvienne à faire reprendre ce foutu moteur. J'essaie donc de le faire repartir. Je me rappelle les paramètres à avoir pour pouvoir le faire: 250 nœuds, 25000 pieds et un régime moteur de 25%; je me concentre sur le pilotage. Mais quand j'atteins 25000 pieds, je m'aperçois que le régime moteur n'est plus que de 20%. Je me trouve donc en dehors du domaine du redémarrage. Je décide alors de continuer à descendre jusqu'à 20000 pieds afin de mettre en œuvre le moteur de démarrage.

Mes pensées vont alors à ma famille. Je commence vraiment à croire que je suis en train de vivre mes derniers instants. Si je suis obligé de m'éjecter au-dessus de l'IJselmeer, je ne me donne aucune chance de survie. Entre-temps, Devil 21, un pilote de la 23^e escadrille de Kleine-Brogel, vient à ma rescousse sur la fréquence radio. Cela me fait du bien, car je ne me sens plus aussi seul. 20000 pieds, je lance le moteur de démarrage de secours... J'ai de nouveau un peu d'espoir. La température est descendue en dessous des 200° et le régime moteur atteint le 30%. Je mets la manette des gaz en position «Ralenti». Je tiens les instruments de bord à l'œil. Un peu de trop même, car le contrôle aérien m'annonce que je vire à droite. Je vérifie l'horizon. En

effet je vole avec une inclinaison de 45°. «De Winne, first fly the jet!» m'écrie-je. Je corrige ma trajectoire.

Pendant ce temps, petit à petit, le moteur se met à redémarrer. Je diminue la vitesse afin de rester le plus longtemps possible en l'air. Le régime moteur se stabilise à 40%, ce qui est normal. Mais la température du moteur se met à monter à nouveau de manière anormale... 500... 600... 700... 800° «Ce n'est pas vrai», me dis-je en moi-même. Maintenant, je commence à réellement perdre courage. Pour la deuxième fois en quelques minutes, je remets la manette des gaz en position «Off». J'avertis Devil 21 que j'ai un «Hot Start» et que j'ai remis la manette des gaz en position «Off». Viens alors un message radio très important. Un autre Devil qui se trouvait sur la fré-

quence me conseille de laisser monter ma vitesse jusqu'à 250 nœuds avant de recommencer la procédure de redémarrage.

Je me rappelle alors ce qui m'avait été enseigné lors de mon séjour à la base d'Edwards. Si le premier redémarrage, effectué conformément aux check-lists, reste sans effet, il faut recommencer à plus grande vitesse et à plus faible altitude. J'aperçois enfin le bout du tunnel. Je décide donc d'appliquer cette technique. 250 nœuds, je remets la manette des gaz en position «Ralenti». Cette fois-ci cela va mieux. Le régime moteur se stabilise de nouveau à 40%. Mais cette fois, la température s'arrête autour des 200-300°. Je me mets à espérer. Je remonte le régime moteur jusqu'à 80%... 7000 pieds. Je ne perds plus d'altitude. Pour la première fois, depuis que le contrôle aé-

rien m'a conduit au-dessus de la IJsselmeer, je me mets à croire que je ne devrai pas nager aujourd'hui. Mais ce n'est pas encore fini.

Je n'ai toujours pas de gyroscope, Leeuwarden a un plafond de 300 pieds et la visibilité n'est que de 3 à 5 km. Heureusement, Devil 21 est encore sur la fréquence et m'aide à exécuter les checks afin d'essayer de remettre ma plate-forme de navigation en œuvre. Cela dure une éternité avant que je ne parvienne à terminer tous les checks.

Pendant ma descente vers Leeuwarden, je trouve un petit trou dans les nuages d'environ 1000 pieds. Je décide de rester ici en attendant que Devil 21 me rejoigne. Pendant ce temps, je vole au travers des nuages. Au bout de trois tentatives, nous nous rejoignons. Ensem-



ble, nous volons maintenant une approche GCA «No-giro». Chaque fois que je dévie, Devil 21 transmet le cap au contrôleur. Tout à coup, mes écouteurs se mettent à grésiller: «One mile». Je lève les yeux, mais je me trouve toujours dans les nuages. Je reprends le vol aux instruments. Je commence à penser que je vais devoir remettre les gaz. Je contrôle mes instruments de vol: tout est normal. Tout à coup, j'aperçois les balises d'approche de Leewarden. Je n'ai jamais été aussi heureux d'atterrir. C'est

drôle, d'habitude, j'essaie toujours de rester en vol le plus longtemps possible, mais cette fois, cela suffit.

L'atterrissage se passe sans problèmes. Les pompiers m'attendent en bout de piste. Quand je coupe le moteur, je réalise que mes jambes tremblent. J'ai bien cru vivre mes derniers instants. Pourquoi tous ces risques?.. Mais voler est ma seconde nature. Une heure plus tard, je me trouve dans le «backseat» du *F-16* hollandais de mon ami «Pleun Troost»

qui me ramène à Florennes. J'emporte avec moi la pièce de rechange. Le check-out du *MLU* peut continuer.

Vers 6 heures, quand j'arrive chez moi, comme d'habitude, ma femme me reproche d'être en retard. Mais cette fois-ci, j'ai une bonne raison... A une heure du matin, comme nous finissions le dernier verre de champagne, nous nous sentions encore plus proches qu'avant. Chaque histoire a son bon côté.

F. W.

1856-1998

**Collection complète
de la Revue militaire suisse**

A vendre en bloc

Prix à discuter.

S'adresser à Michel Kenedy, San Bastiaun 1, 7524 ZUOZ (GR)

Tél. 081/854 14 43.