

« There I was » récits de Paul « Chris » Christiaens (par Mich Mandl)

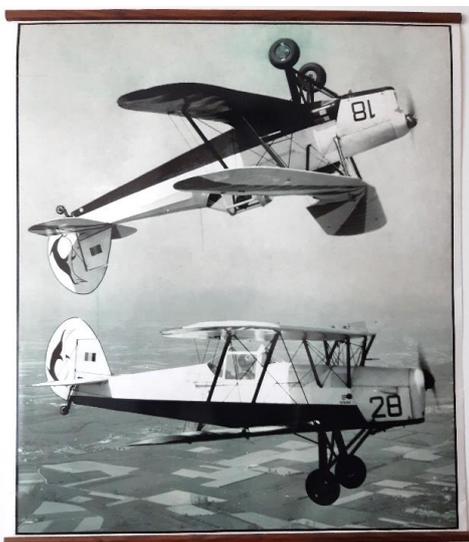
Dans le cadre des articles relatifs au PAIM - Pentathlon Aéronautique International Militaire parus récemment dans le magazine de l'association des Vieilles Tiges, j'ai eu l'occasion d'interviewer le Commandant Aviateur Paul Christiaens.

Pour les plus jeunes, il est sans doute bon de rappeler que Chris a représenté la Belgique à ces compétitions de 1958 à 1964.

Mais ce n'est pas qu'un grand sportif. Il a prouvé qu'il était un excellent pilote sur F-84F, lors des épreuves de navigation au PAIM, mais également tout au long de ces années comme chasseur bombardier, d'abord à la 3^e, puis lors de la dissolution de cette dernière, en 1961, à la 1^{re} Escadrille.

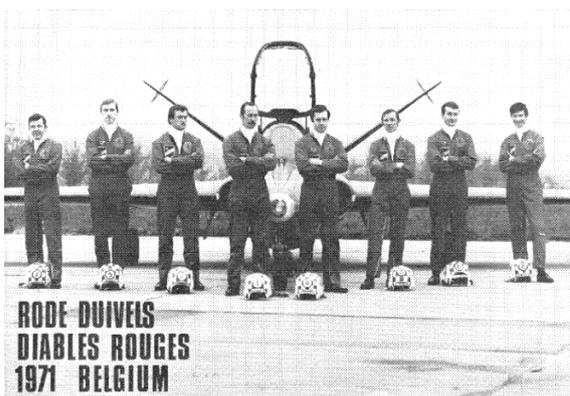
En 1964, Chris va débiter une nouvelle carrière, celle d'instructeur. Il s'illustrera sur SV-4 en compagnie de Jean Feyten.

Pendant trois saisons, de 1966 à 1968, ils vont sillonner les cieux européens sous l'appellation des « Manchots », allusion bien sûr au Pingouin de l'École de pilotage élémentaire.



En 1970, il passe à l'École de pilotage avancé (EPA) à St-Trond, sur Fouga, et intègre immédiatement la patrouille des Diables rouges pour en reprendre le *lead* l'année suivante, au départ de Jos Lelotte.

Font partie de la Patrouille : Bill Scruel, Jan Fransen, Danny Van Belle, Pedro Buyse, Jean-Marie Ligot avec Alain Delacuvellerie et Fred Burniat comme réserve. Ils ont tous le grade de sous-lieutenant et en moyenne 1.200 heures de vol. En fait, il s'agit de jeunes instructeurs « ab initio »... qui doivent encore tout découvrir de la vie opérationnelle en escadrille. Mais comme le précise Chris, c'était tous d'excellents pilotes.



Bien que cela lui plaise beaucoup, Chris ne souhaite pas s'éterniser à l'instruction. Il obtiendra l'assurance du Chef d'État-major, le Général Desmet, de pouvoir réintégrer une escadrille opérationnelle. À l'issue d'une année de présentations, Chris sera muté à Bierset pour y fonctionner comme instructeur Mirage à la 8^e Esc.

Il terminera sa carrière à la Force aérienne comme instructeur C-130. Une Force aérienne pour laquelle il a une profonde gratitude, vu que l'expérience ainsi acquise lui permettra de voler encore de longues années dans le civil, plus particulièrement au Zaïre sur C-130, B-727, Falcon 20, Challenger, etc.

Outre le récit de ses prestations sportives, Chris m'a fait part de quelques-unes de ses aventures. Il m'a autorisé à les proposer au Golden Falcon en vue d'une publication dans le présent magazine.

Vol de nuit ou « Chaos à B Koks »

Bewogen Landing van Straaljagers te Koksijde

TWEE Vliegtuigen
BESCHADIGD
EN BRANDWEERWAGEN
VERNIELD

Op het vliegveld te Koksijde deed zich tijdens de nacht omstreeks 2 u een ernstig ongeval voor, dat nog ergere gevolgen had kunnen hebben.

Toen de laatste formatie van straaljagers, bestuurd door leerlingenpilooten van de Jachtvliegersschool na een nachtvlucht ging landen, raakte het eerste vliegtuig, bestuurd door leerlingpiloot adjudant M. de startbaan met de romp.

Het toestel vatte vuur, zodat de brandweer van de luchtmacht dadelijk moest ingrijpen. Het vuur kon spoedig gedoofd worden terwijl de piloot uit zijn benarde positie gered werd.

Intussen landde het tweede vliegtuig, bestuurd door sergeant Chr., botste met volle geweld tegen de brandweerauto en drong er tot de cock-pit in. De brandweerlieden konden nog tijdig ontsnappen. De piloot liep evenmin kwetsuren op.

Het derde vliegtuig kon op 100 m van de plaats van de botsing tot stoppen worden gebracht. De eerste twee straaljagers werden erg beschadigd en de brandweerauto werd vernield.

Le premier récit concerne un vol de nuit sur Meteor, à la base de Coxyde en 1956. Ce jour-là ou plutôt, cette nuit-là, la belle carrière de l'ami Chris a failli être étouffée dans l'œuf... Cela se passe à deux jours de la remise des ailes !

Cédons-lui la parole :

« Après avoir débuté à 135, nous ne sommes plus qu'une petite trentaine à l'issue de la formation à Kamina. Une moitié de la promotion effectuera la transition opérationnelle sur T-33 et l'autre, dont je fais partie, sur Meteor à Coxyde.

Nous sommes le mercredi 28 novembre 1956. Quelques-uns d'entre nous doivent encore effectuer un dernier vol de nuit avant d'obtenir les ailes tant convoitées. Bien que la météo ne soit pas du tout bonne –notre seule diversion est Chièvres – le vol de nuit est maintenu. Vu la météo, cela se limite à des circuits aux instruments.

J'entame un de mes derniers circuits lorsque le contrôleur nous annonce qu'un avion se trouve bloqué sur la piste. Il ne me reste plus assez de carburant pour me divertir à Chièvres et je me positionne donc en circuit d'attente.

Le temps passe et je commence sérieusement à m'inquiéter. En Meteor, les jauges de carburant sont difficilement lisibles de nuit et je m'attends d'un moment à l'autre à ce qu'un des moteurs s'arrête. Dès lors, il ne me restera plus que l'éjection. Je m'y prépare notamment en resserrant fermement mes straps.

Pour finir, nous recevons l'autorisation d'atterrir avec la directive, répétée à plusieurs reprises par le contrôleur, de nous poser sur la bande de gauche et de 'keep rolling after touch down' afin de pouvoir dégager la piste le plus rapidement possible. Je touche à l'endroit prévu avec mon phare d'atterrissage (qui se trouve à gauche sur l'avion) illuminant le bord de piste. Je maintiens une certaine vitesse comme recommandé... quand subitement devant moi, je découvre un énorme véhicule... le crashtender ! Le choc est terrible...

Il me faut quelques secondes avant de reprendre mes esprits. Première

constatation, je suis vivant. Deuxième pensée : qu'ai-je bien pu commettre comme erreur ??? Si je suis en faute, adieu les ailes ! Je me répète qu'il fallait maintenir le côté gauche de la piste... Et je suis bien du côté gauche... Something went awfully wrong.

Par la suite, j'ai essayé de comprendre ce qui s'était passé. Apparemment, l'équipe de dépannage n'est pas parvenue à dégager l'avion et l'autorisation nous été donnée d'atterrir sur un côté de la piste. Les

communications entre la tour de contrôle et l'équipe d'intervention étant inexistantes, ils avaient apparemment convenu de tirer une fusée de couleur pour indiquer quel côté de la piste était utilisable... Se sont-ils trompés de couleur ou d'appréciation... ?

Le côté gauche de la piste pour un avion à l'atterrissage est le côté droit pour quelqu'un qui regarde l'avion atterrir... Nous ne le saurons jamais.

Et comble de malchance..., quelqu'un a décidé d'éteindre les phares du crashtender pour ne pas éblouir les pilotes ! L'accident aurait sans doute pu être évité...

Le pilote qui a atterri après moi a pu s'arrêter à 100 m des deux avions.



Good show pour l'ange gardien de Chris...

De retour à l'escadrille, j'apprendrai que l'avion bloquant la piste avait fait un belly landing, c'est-à-dire, un atterrissage sans roue... »

Petit oubli du pilote : « Que celui qui n'a jamais péché... »

Lors de cette entrevue, l'occasion est trop belle pour ne pas demander à Chris ce qui s'est passé lors de deux autres incidents dont j'avais souvenir à l'époque des Manchots.

Il s'agit d'un passage problématique dans les Alpes et d'une perte d'hélice...

Comme à l'époque des pionniers...

« Nous venons de participer à un grand meeting à Ravenne, sur la Côte Adriatique, au nord de Rimini. Nous sommes trois appareils et je suis le leader de la formation. L'avion de réserve est piloté par l'Adjt Willy



« Bully » » De Geyter, un vieux de la vieille... Il était déjà moniteur à Gossoncourt lorsque je suis élève ! Le siège arrière de son SV est occupé par un mécanicien. À l'aller, nous avons fait le grand tour par la Riviera... Une trotte !

Pour raccourcir la route, nous décidons de risquer un passage par les Alpes..., plus spécialement via le Col de la vallée Étroite (2434 m), à la frontière entre l'Italie et la France.

Mal nous en a pris car manifestement l'avion n'est pas vraiment à l'aise vers ces altitudes. À un moment donné, Bully nous annonce que cela ne va plus. Il frôle la perte de vitesse et va essayer de se poser. Avec son passager, son avion est évidemment plus lourd que les deux autres appareils. À l'atterrissage, l'SV capote. Heureusement, ils en sortent indemnes.

Ils seront secourus par un montagnard qui a vu passer trois avions dans un sens et quelques instants plus tard, deux des trois en direction opposée. Il s'est douté que l'un des appareils avait eu un problème. Et sans hésiter, il a pris son sac à dos et est parti à sa recherche. Avec succès et c'est ainsi qu'il a pu apporter les premiers soins à nos amis drôlement choqués par ce qu'il venait de vivre.



Valle Stretta : Le SV-4B V40 en piteux état...

En conclusion, je suis le premier à l'admettre... Nous avons sous-estimé les risques liés à un vol en haute montagne. »

Perte d'hélice en SV-4

Le 10 août 1967, je me trouve à bord d'un SV-4 qui m'amène de Florennes à Bierset pour y rechercher un F-84F de la 2^e Esc, tombé en panne. Le vol se termine dans une prairie près de Faulx-les-Tombes, au sud de la Meuse. L'Adjt Auspert, mon pilote, a réussi le parfait *forced landing* après avoir perdu l'hélice.



Je me souviens qu'à cette même période, il y aura au-moins deux autres incidents, l'un de ceux-ci provoquant l'atterrissage forcé d'un des membres des Manchots sur la Côte d'Opale. C'est évidemment l'occasion de demander si ce souvenir correspond à la réalité...

Chris confirme qu'il fut effectivement victime de cette mésaventure. Elle aurait pu très mal se terminer. Dame fortune, son ange gardien..., tout le monde s'y est mis !

« Cela se passe au retour de l'Airfare à Biggin Hill, l'un des tout grands meetings aériens outre-Manche. Nous avons été les seuls à voler tant le plafond était bas..., 100 pieds !!! En plein milieu de la Manche, l'appareil attrape de violentes vibrations moteur. Je réduis l'RPM et les vibrations cessent. Au passage de la côte, près d'Ambleteuse,

elles reprennent de plus belles au point que je suis obligé de réduire au ralenti. À ce moment, l'hélice s'est taillée !!!

Comme je ne vole pas trop bas, j'ai le temps de repérer un champ et de m'y poser. Jean Feyten s'est empressé de prévenir Coxyde pour que l'hélico de stand-by me vienne en aide.

J'aurai l'occasion d'approfondir la question et la cause de ces pertes d'hélice pourra être identifiée : utilisation de vilebrequins non conformes ! »



Problème d'oxygène, désorientation en F-84F ?

Le dernier incident dont Chris a bien voulu m'entretenir est à mettre en relation avec les accidents survenus en F-84F – et également d'autres..., Yves Bodart en CF-100, Michel Wolfs en F-16 – , accidents souvent restés inexplicables. Cet incident, c'est la première fois qu'il en fait état...

« Cela se passe donc en vol de nuit en F-84F à Florennes. Je reviens d'une navigation à haute altitude à 35.000 pieds et suis en contact radio avec l'approche pour la descente. Je me trouve 'outbound' en procédure QGH, en condition IMC (vol aux instruments,) lorsque je sens et vois sur l'horizon artificiel que l'avion vire. Je suis comme paralysé et donc incapable de l'arrêter. L'avion poursuit le virage et je me retrouve sur le dos. L'entraînement aux positions inusitées vient à point et je vérifie ma vitesse... Si

elle augmente, je suis en piqué et je m'éjecte. À ce moment, je sors des nuages et constate qu'effectivement, je suis sur le dos. Je parviens enfin à reprendre le contrôle de l'appareil. Le contrôleur s'est rendu compte d'une manœuvre non conforme et m'a annoncé : 'Your gyro seems to be off. We will proceed with a 'no gyro' approach.'

De retour à l'escadrille, après avoir paraphé le livre d'autorisation des vols à l'escadrille, j'ai été trouver le line chief et lui ai expliqué succinctement ce qui m'était arrivé. Le lendemain, il m'annonçait que la pression d'oxygène était anormalement basse. Je crois l'avoir échappé belle. »

Je tiens à remercier Chris d'avoir accepté de

nous faire ainsi le récit fort captivant de certaines de ses aventures aéronautiques.

