

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE



GERMAINE
CHAUMEL
PROFESION
PHOTOGRAPHE

et aussi

- La Retirada (suite)
- Le compoix de Blagnac
- Les Dewoitine D338

Revue Semestrielle d'Histoire Locale - n°46 (Novembre 2013)

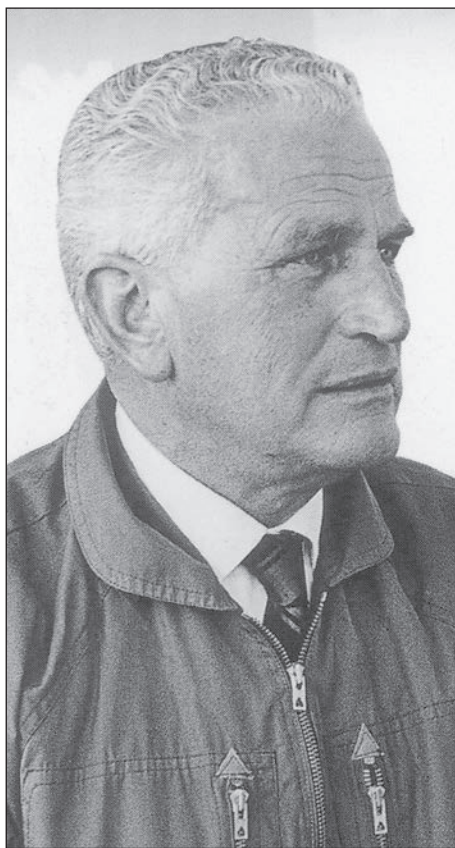
30 juin 1950, le crash de l'Armagnac

Dans notre précédente revue (numéro 45), nous avons consacré un article au Docteur Léon Contie et mentionné son intervention sur les lieux de l'accident de l'Armagnac, le 30 juin 1950. Léopold Galy, l'un des deux pilotes d'essai, qui, à l'époque, ne connaît pas ce médecin, raconte comment il a vécu ce drame ayant fait deux morts. Nous reproduisons l'intégralité de son récit grâce à l'aimable autorisation de son fils, Jean Jacques Galy, que nous remercions.

Le vendredi 30 juin 1950, à 14 H 30, nous décollons de Blagnac pour le 103^e vol d'essai : un vol de routine. On met les gaz et on décolle. À ce moment-là, la tour de contrôle nous dit *"Vous venez de perdre quelque chose"*. Mais sans préciser quoi.

Nadot envoie Avril, le mécanicien, à l'arrière voir ce qui se passe et il revient en disant : *"C'est un morceau de bord d'attaque qui est parti, il faut se poser"*. Jusque là, nous montions plein gaz et rien d'anormal ne s'était produit. Nous sommes à cent mètres, train rentré. Nadot décide de se poser et demande la priorité d'atterrissage sur la piste de secours. Là, nous réduisons les gaz et tout se met instantanément à vibrer d'une façon épouvantable, impossible de tenir l'avion. Nous sommes arc-boutés sur les gouvernes, Nadot me crie *"Tirez, bon dieu !"* Mais nous n'arrivons pas à tenir les pieds sur les gouvernes tellement ça vibre.

Les ailerons se mettent à battre.



En essayant de virer pour prendre la petite piste, nous nous trouvons en décrochage et il faut remettre les gaz mais l'Armagnac penche terriblement sur la droite. Et les vibrations ne cessent de s'amplifier. Il est impossible de s'aligner complètement sur l'axe de la piste et nous touchons le sol droit devant nous. À ce moment, l'avion est encore incliné, à près de trente degrés. Malgré tout, le contact avec le sol est un peu rude mais correct et nous partons droit devant nous à deux cents à l'heure, emportés à travers champs, bien que nous ayons coupé les moteurs, par l'élan de cette masse énorme qui fonçait, sans ralentir.

C'était un avion fou qui glissait sans que nous ne puissions rien faire. À ce moment-là, encore, tout aurait été possible si nous avions atterri sur la piste, nous aurions certainement réussi à limiter les dégâts. Mais là, sur un terrain parsemé de fossés et d'obstacles, nous ne pouvions que subir la glissade.

Soudain, droit devant nous, une espèce de grange recouverte de tuiles rouges. Nous arrivons dessus à toute allure et là, je pense que tout est terminé, que nous allons nous écraser.

Nous sommes rentrés dans ce bâtiment. J'ai vu comme un éclair rouge : les tuiles qui volaient autour de nous, et nous avons continué notre course folle. Mais nous avons laissé au passage le train d'atterrissage droit, qui avait été fauché.

Nous sommes partis en ripage sur la gauche et c'est là que nous avons heurté de plein fouet, avec le côté de l'avion, un pylône de ligne à haute tension. Sous le choc qui a été terrible, la cabine a été coupée en deux. La partie avant, où nous nous trouvions avec Nadot, a été



projetée à une vingtaine de mètres. La chance a voulu que l'attache des sièges casse au ras du plancher et nous sommes partis en voltige dans la nature, attachés par la ceinture de sécurité sur nos fauteuils de pilotage. Nous avons traversé l'un et l'autre les tôles déchirées sans rien accrocher, et nous nous sommes retrouvés dans le champ, complètement sonnés mais entiers. Malheureusement, il n'en était pas de même derrière nous, mais nous ne devons l'apprendre que beaucoup plus tard. Une malchance incroyable avait voulu que nos deux camarades, les mécaniciens Gabriel Clerc et Michel Leroy se trouvent sur la trajectoire du pylône au moment où il a partagé l'avion en deux : ils ont été broyés. J'ai repris conscience dans le champ, ficelé sur mon siège et bien incapable de m'en détacher, Nadot était à côté. J'ai vu Avril qui nous a aidés à nous détacher.

Je n'avais pas grand-chose apparemment, des blessures superficielles mais qui saignaient beaucoup. Nadot pareil...

Nous entendons des explosions et nous réalisons que l'Armagnac est en feu. Seize mille litres d'essence qui commencent à flamber. Par chance, le vent souffle du bon côté et pousse les flammes dans l'autre sens. Car nous sommes malgré tout très près de l'appareil, à quelques mètres à peine de l'endroit où il s'est finalement immobilisé. Nous nous éloignons le plus rapidement possible, pas très fixes sur nos jambes, et avec Avril, nous trébuchons dans la fumée sur quelque chose de mou, c'est un corps inanimé allongé dans l'herbe, recouvert de morceaux de ferraille qui avaient été projetés un peu partout, autour de l'appareil. Je reconnais Arnaud. Le Lieutenant

◀
**Cliché
Jean Dieuzaide
(collection BHM)**

de Vaisseau Arnaud participait au vol en qualité d'observateur des manœuvres de pilotage. Il devait faire des essais pour le Centre d'Essais en Vol et il se familiarisait avec le pilotage de l'avion. Lui y est vraiment passé très près. Pour pouvoir observer efficacement les manœuvres, il était assis dans notre dos, immédiatement derrière moi. À la place qu'il occupait, il aurait très bien pu être broyé, il a seulement été blessé. Son deuxième coup de chance a été que nous buttions sur lui.

Il aurait suffi que nous passions à quelques mètres à côté pour que ce soit terminé pour lui.

Avec Avril, nous le prenons un par les pieds, l'autre par la tête pour le sortir du brasier. Nous avons contourné le mur de flammes qui s'étendait de seconde en seconde, et, en sortant du rideau de fumée noire qui entourait l'avion, nous avons découvert un groupe d'une vingtaine de personnes qui s'étaient précipitées sur les lieux de l'accident, et qui nous regardaient émerger du brasier comme si nous étions des revenants : Avril et moi portant Arnaud, tous les trois tachés de sang sur nos combinaisons blanches. Ils nous regardaient, sans bouger, comme effrayés par notre présence, alors nous leur avons crié : *"Venez nous aider"*. Ça les a réveillés. Ils sont arrivés en courant, ont pris Arnaud et l'ont emmené.

Autour de nous, c'était un peu la panique. Au point qu'une voiture de pompier qui arrivait à fond vers le brasier a écrasé et tué un malheureux ouvrier de l'usine, Jean Guillotteau de l'atelier de menuiserie qui courait vers l'avion pour porter secours : gênés par la fumée, ils ne l'ont pas vu.

C'était l'apocalypse. Seize mille litres d'essence flambaient, les explosions se succédaient dans la carcasse de l'avion : bouteilles d'oxygène et autres...

Je regardais ça, catastrophé, couvert de sang : un monsieur que je ne connaissais pas m'a pris par le bras et m'a dit : *"Venez, je vais vous conduire à l'hôpital"*. Il m'a fait monter dans sa voiture et m'a amené à Purpan. C'était un médecin qui passait sur la route par hasard et qui s'était arrêté en voyant le brasier. Je me rappelle lui avoir dit dans la voiture : *"Je ne sais pas si je vais mourir mais je me sens bien"*. À Purpan, on m'a amené tout de suite au bloc d'urgence. On m'a nettoyé, examiné sous tous les angles, recousu et il est apparu rapidement que j'avais quelques plaies superficielles et de nombreuses contusions mais rien de sérieux.

Et quand ma femme a fait irruption un peu plus tard dans ma chambre avec l'inquiétude que l'on devine, elle a été tout de suite rassurée en me trouvant assis sur le lit, entouré de quelques infirmières en train de plaisanter.

Après les effusions d'usage et quand elle a été bien persuadée que ma tête d'ariégeois a tenu le choc une fois de plus, je lui dis : *"Il faut absolument que je revienne au terrain"*.

Tout le monde se récrie mais je tiens bon : *"je veux revenir au terrain, il faut que je voie quelque chose"*. Bien qu'apparemment je paraisse n'avoir rien, j'avais quand même pris un bon choc sur le crâne : pendant tout le temps qu'on m'avait examiné, recousu et pansé, pendant tout le temps même qu'on me parlait pour me reconforter, je n'avais qu'une seule idée en tête : *"Tu n'as pas coupé le contact, c'est de ta faute si l'avion a brûlé"*.

Et je voulais aller sur l'épave pour voir si j'avais coupé le contact ou non. C'était une obsession malade. Il fallait que j'y aille ! À force d'insister, je finis par convaincre Monsieur Rey, ingénieur qui était allé chercher ma femme pour l'amener à l'hôpital, et il accepte de me conduire sur les lieux de l'accident.

Je vais au poste de pilotage qui était intact puisqu'il avait été projeté loin du brasier et je cherche partout la fourche qui coupe les quatre moteurs à la fois. Je ne la trouve pas, je m'énerve, je panique... puis je finis par réaliser que la fameuse fourche existe... mais sur le Languedoc, pas sur l'Armagnac où elle est remplacée par un poussoir électromagnétique.

C'est dire que ça ne tournait pas rond... Bien entendu, le contact était coupé et si l'avion avait pris feu, c'est parce que, au cours de la glissade, la queue avait accroché la ligne à haute tension.

Voir aussi : "Léopold GALY, pilote résistant" Revue n° 21 - BQH