

Blagnac, questions d'histoire **55**

Revue Semestrielle d'histoire locale - mai 2018



Abjurations à Blagnac
sous Louis XIV

p.1



Le Blagnac
de 1918 et de 1968

p.10



Le charron Jean Rocolle rue Sarrazinières vers 1918 (page 10 - Le Blagnac de 1918)

Mon Mai 68 : *p.22*
les souvenirs d'un ingénieur
gréviste de Sud-Aviation

Crash *p.29*
d'un Mirage IV
aux Quinze-Sols

Toulouse-Blagnac *p.33*
l'aéroport de tous
les records

Aeroscopia : *p.42*
le premier musée
de notre ville

Crash d'un Mirage IV aux Quinze-Sols

par Monique Lanaspèze et Didier Chapuy

Il est 16h45 en ce mercredi 23 octobre 1968, Christian Rascagnères est sur le terrain qu'il vient d'acheter à la limite de Beauzelle et de Blagnac au sortir de la zone des Quinze-Sols (ndlr : nom donné à la zone des Quinze-Sols par les anciens Blagnacais), en compagnie du géomètre qui fait le relevé de son terrain.

Un avion passe, une première fois, au-dessus d'eux, un avion de chasse de type Mirage IV.

Christian Rascagnères sait que cet avion sert à des essais en vol destinés à entraîner les futurs pilotes du Concorde. Parfois André Turcat est aux commandes. Celui-ci vient d'ailleurs de passer le relais à l'équipage Pierre Dudal, pilote au Centre d'Essai en Vol (C.E.V), et à l'ingénieur Pierre Caneill.

Il le suit des yeux.

Au deuxième passage, les moteurs semblent avoir des ratés et de longues flammes s'en échappent. Le pilote effectue un virage vers le village de Blagnac en suivant la Garonne à très basse altitude.

« *Il va s'écraser* » s'écrient ils !

L'avion continue à descendre. Il est maintenant masqué par des arbres. Soudain un bruit d'explosion.

« *Il s'est écrasé* » pensent-ils.

Le pilote vient d'actionner son siège éjectable, ils le voient redescendre déjà, alors qu'une seconde explosion indique que l'appareil vient de s'écraser, sentiment confirmé par la vue d'une épaisse fumée noire et de flammes.

Christian Rascagnères raconte :

« *J'ai immédiatement sauté dans ma voiture pour me rendre sur les lieux distants d'une centaine de mètres de l'endroit où je me trouve.*

Je suis surpris de trouver le pilote, debout non loin de l'avion, apparemment indemne. Celui-ci s'inquiète immédiatement :

- *Avez-vous vu mon équipier ?*

- *Je ne l'ai pas vu s'éjecter !*

Rapidement, près du fuselage, nous trouvons le second membre d'équipage apparemment indemne lui aussi, mais se plaignant du dos et d'une jambe. »

L'équipage demande alors à notre témoin de les ramener à la tour de contrôle du

*C. Rascagnères avec
M. Carassou chef de poste à la
Police de l'Air de l'Aéroport
de Blagnac et le commandant
Sohet du groupement
de gendarmerie de Toulouse
- La Dépêche du Midi du 24
octobre 1968*



Centre d'Essai en Vol à Saint-Martin-du-Touch. En chemin, ils croisent les premiers secours. Ils les interceptent pour les informer qu'il n'y a pas de victimes et leur précisent l'endroit du crash : « *Près de la déchetterie* ».

Ils reprennent la route mais à leur grande surprise, les secours font demi-tour. Ils les arrêtent une seconde fois, ceux-ci ne sachant pas qu'il y a une déchetterie dans la zone aux Quinze-Sous, se dirigeaient vers la zone de Sesquières.

L'équipage arrivé à destination, C. Rascagnères revient sur les lieux de l'accident pour porter son témoignage.

UN AUTRE TÉMOIN RACONTE

Gérard Argelès, lui, arrive à la drague. Soudain dans son rétroviseur il voit une boule de feu. Comme il écoute la radio, il sait que la capsule Apollo doit amerrir dans l'Océan Atlantique. Un instant il pense qu'elle a changé de trajectoire et est tombée à ... Blagnac.

Il se dirige, alors, vers le lieu de l'accident.

L'avion est tombé aux Ramiers alors que les agriculteurs travaillaient leurs champs, raclant le sol à partir du champ de Panozzo à la quatrième "carrétière" (ndlr : rue ou chemin carrossable qu'empruntaient les « carretous » carrioles, petits véhicules attelés ou brouettes à deux roues).

Il est passé à quelques mètres de Lougarre et Ruffié, semant son kérozène enflammé sur les champs de carottes pour se crasher à la "tapie" (ndlr : la digue ou la levée de terre), dans les "pibouls" (ndlr : les peupliers).

Les pilotes se sont éjectés du côté de la drague de Furlan sans trop de mal pour le premier mais le second souffrait de la colonne (ndlr : vertébrale).

Vingt minutes après arrivent les pompiers de l'aéroport dont un Blagnacais qui connaît le terrain et Turcat qui, vêtu d'un pantalon rouge, a dit à Gérard :

"Alors p'tit gars, t'as pas eu trop peur ???"

Ensuite arrivent les "rampants" (ndlr : militaires de l'Armée de l'Air non naviguant) de Franczal pour sécuriser l'endroit car des visiteurs se présentent déjà : des

« gens du voyage » de Ginestous venant récupérer le métal de l'avion ! Les sapeurs-pompiers de Toulouse et de l'Aéroport de Blagnac, dotés d'un matériel performant, maîtrisent en quelques minutes le brasier ainsi que les nombreux foyers allumés par le carburant échappé de l'avion.

On peut alors voir distinctement les endroits où se sont dispersées les différentes parties de l'avion.

A 18 heures tout danger de propagation de l'incendie est écarté. Les pompiers continuent cependant une surveillance active.

La surveillance de l'épave est assurée par le groupement départemental de gendarmerie.

Certains essaient de récupérer des pièces électroniques (transistors, circuits

*La Dépêche
du Midi du
24 octobre 1968*





*La Dépêche
du Midi du
24 octobre 1968*

imprimés...) rares à cette époque.

Il faut quinze jours pour débarrasser les morceaux de l'avion sous la pluie avec une grue de piste qui s'embourbe souvent et qu'il faut tirer avec les engins de la gravière.



*La Dépêche
du Midi du
24 octobre 1968*

Les pauvres soldats en faction mangent tellement frugalement que les Blagnacais leur apportent de quoi améliorer la ration !

Les agriculteurs, qui avaient perdu quelques récoltes, furent indemnisés plus tard.

Que fait cet avion au-dessus de Blagnac et à quoi servent ces essais ?

Selon *La Dépêche du Midi* dans son édition du jeudi 24 octobre 1968, l'appareil accidenté est un MIRAGE IV. Il est mis à disposition de Sud Aviation par le Centre d'Essai en vol de Brétigny. Il s'agit d'un appareil de présérie non opérationnel.

Les commandes se comportent, dans certaines situations, comme celles d'un Concorde. Cet appareil sert donc à former les futurs pilotes à certaines manœuvres.

Cet appareil a été choisi pour son aérodynamisme, rappelant celui du futur avion de transport. Les pilotes ne sont pas les seuls à bénéficier de ces essais. Les contrôleurs aériens apprennent à appréhender les problèmes engendrés par la cohabitation entre les avions à ailes delta volant à grande vitesse et les autres.

La note technique de l'opération nous est apportée par la Revue *Aéromed* n°13 d'août 2005 :

« L'exécution de la mission « mesures anémométriques » comporte des survols à très basse altitude d'une base équipée de cinéthéodolites, et à des vitesses croissantes.

Cette mission est d'ailleurs connue sous le terme suffisamment explicite de « passages à la tour ».

Les points de mesure obtenus permettent d'établir une courbe d'étalonnage.

Au cours d'un de ces passages bas et vers 500 kts, le pilote veut augmenter rapidement sa vitesse : le bruit de canon perçu et la décélération franche résultant de la manœuvre l'amène à identifier une double extinction moteur, annoncée aux observateurs en salle d'écoute [...]

L'ingénieur André Cavin, qui supervise la mission a l'intuition, postérieurement, à cause d'une des particularités de l'avion [...] que l'on vient d'assister non à une extinction, mais à un type courant de décrochage tournant du moteur [...] L'enquête technique confirme (enregistreurs et expertise), que les moteurs ne se sont pas éteints [...] ».

Tout est bien qui finit bien (malgré la perte de l'avion ?).

Cet incident a alimenté les discussions des Blagnacais pendant des semaines, puis est tombé dans l'oubli jusqu'à ... jusqu'à ce jour où nous avons été sollicités par un passionné de l'aéronautique, adhérent à Aérotech et Aux Ailes Anciennes, qui recherche des renseignements sur un crash d'avion à Blagnac qui aurait pu avoir lieu dans les années ... 50-60 !!!

Il n'en fallait pas plus pour réveiller ces souvenirs.

Merci à Gérard Argelès et Christian Rascagnères pour leur aide.