

En vol, aux commandes du De Havilland DH-115 Vampire Trainer

Jean-Sébastien SEYTRE
Aviasport Novembre 2009

C'est un discutant avec un ami de l'Aéro-club Jean Bertin, qui avait déjà volé en Vampire, que je me suis décidé à faire moi aussi un tour sur ce fameux chasseur à réaction bipoutre.

Bien sûr, le prix d'un tel vol est à la hauteur du prestige de la machine, mais le rêve de prendre les commandes d'un jet de combat vaut bien un petit sacrifice financier: au printemps 2006, je contacte donc Yves, propriétaire et pilote d'un Vampire DH-115 biplace basé à Melun.

- **Découverte de la monture**

Ce vol sera aussi l'occasion d'une sortie club sympa : nous sommes 2 à vouloir voler en Vampire, et 10 autres pilotes de l'aéro-club viennent assister à notre baptême de chasseur.

Donc, 4 DR400 partent de Chavenay en direction de Melun où l'autorisation d'atterrir nous a été accordée par les soins d'Yves.

Après avoir atterri sur les longues pistes de l'ancienne base de Melun-Villaroche, nous garons les DR-400 devant le premier hangar du « Cercle de Chasse de Melun »¹, d'où le Vampire F-AZGU pointe déjà son gros museau à travers les portes entre ouvertes.



¹ Anciennement appelée « Cercle de Chasse de Nangis », relativement à son précédent terrain d'attache, cette association de passionnés regroupe actuellement 4 Vampires monoplaces et 1 biplace.

Avec son fuselage flanqué de 4 canons de 20mm, la bête est d'un premier abord très impressionnant.

Les 2 entrées d'air triangulaires aux emplantures d'ailes sont typiques des mono réacteurs des années 50, comme les Hawkers Sea Hawk et Hunter, et autres Grumman Panther.

Bien que les lignes restent pures, cette version biplace paraît très massive en comparaison du monoplace qui partage son hangar. Ceci est dû au fait que les 2 places sont côte à côte, et aussi que les versions biplaces, initialement destinées à la chasse de nuit, emportaient un radar dans le nez.

Ça n'est cependant pas le cas du F-AZGU, une version Mk 55, conçue comme avion d'entraînement et de transformation sur jet monoplace. Construit en 1959, les Troupes d'Aviation Suisses ne s'en séparèrent qu'en 1991, date à laquelle tous les Vampires T.Mk 55 encore en service furent vendus aux enchères. Certains particuliers, comme les collectionneurs du Cercle de Chasse de Melun en acquièrent².



- **Mise en piste et préparation**

L'avion est emmené jusqu'à l'air de mise en route à l'aide d'un petit tracteur tel qu'on en voit sur les aéroports.

² Le prototype du Vampire fait son premier vol le 20 Septembre 1943. Après le Météor, il est le deuxième chasseur à réaction britannique. Arrivé trop tardivement pour participer aux combats de la 2ème Guerre Mondiale, il n'en connaît pas moins une brillante carrière opérationnelle et prend part à de nombreux conflits (crise de Suez en 56, côté Britannique et Egyptien, première guerre Indo-Pakistanaise, lutte anti-guérilla en Rodhésie). Les Suisses seront les derniers à les retirer du service actif à la fin des années 80 pour les remplacer par des BAE Hawk.

Ensuite, Yves, Daniel (qui sera aussi baptisé sur Vampire aujourd'hui) et moi-même allons enfiler nos combinaisons de vol.

A l'issue de briefing dispensé par Yves, Daniel volera en premier.

Je prends donc note du rituel d'installation, savoure le bruit strident de la mise en route du réacteur et voit évoluer l'avion dans un passage en basse altitude en fin de vol, puis ... c'est enfin mon tour!

- **Baptême sur Réacteur**

C'est maintenant moi qui monte sur l'escalier mobile qui permet d'accéder au cockpit. J'essaie de ne pas céder à la jubilation et me concentre sur mon installation dans cet environnement spacieux mais très encombré.

En plus du harnais 5 points, il y a aussi des sangles qui passent autour des jambes et qui sont directement reliées aux poignées d'éjection. Ainsi, en cas d'activation du siège éjectable Martin-Baker Mk. 3, les tibias sont remmenés en arrière pour éviter qu'ils aillent taper contre l'arceau du pare-brise avant ... de toute façon, avec ses 23G d'accélération initiale, il vaut mieux éviter de s'en servir.

Les instruments du tableau de bord ne diffèrent pas vraiment de ceux d'un avion d'aéro-club, sauf les commutateurs d'armement de bombes et roquettes qui se trouvent à ma droite, surplombés d'un viseur.



Casque en place, verrière fermée, la procédure de mise en route du réacteur peut commencer. La température tuyère résiduelle à l'issue du premier vol étant de 120°C, Yves veille attentivement au pic de température³.

³ Lors du démarrage d'une turbine, alors que le flux d'air est faible dans la partie chaude, des zones de surchauffes peuvent apparaître.

A la mise en puissance, l'accélération n'est pas franchement impressionnante, car il faut respecter un temps d'au moins 10 secondes de tout réduit à plein gaz, afin d'éviter les phénomènes de pompage (décrochage d'aubes du compresseur) pouvant conduire à l'extinction du vieux réacteur Goblin 35B ... il faut bien avoir en tête qu'il a été conçu alors que la technologie du turboréacteur en était encore à ses balbutiements. Durant tout ce vol, Yves assurera la conduite moteur qui est le seul point délicat du pilotage du Vampire.

Les commandes sont vives et précises sur les 3 Axes. Avec les 2 réservoirs supplémentaires de 440L chacun, nous avoisinons les 4,5 tonnes, et je suis surpris par le peu d'inertie. Enchaîner les virages à 45° est un vrai régal.

Le looping se passe sous 4 à 4,5G car la vitesse chute relativement vite. Pour une vitesse d'entrée de 600km/h, le diamètre de la boucle est de 1000 mètres: là, ça change vraiment du CAP10.

C'est dans les prises de vitesse à 700 mètres sol qu'on prend vraiment conscience de la grande vitesse d'évolution : avec un peu d'assiette à piquer, le sol vous saute littéralement à la figure.

On enchaîne ensuite quelques tonneaux et huit cubains, toujours aussi agréables.

On finit par du vol à très basse altitude en rase campagne, le défilement du paysage à 550km/h est vraiment grisant.

Arrivée à Melun par un passage suivi d'un tonneau en monté qui nous ramène à l'altitude du tour de piste. Réduction à 3000tours/min pour faire chuter la vitesse.

Sortie du train et des volets en base, puis des aérofreins en finale pour une approche à 220 km/h. Yves pose l'avion impeccablement en entrée de piste.



Retour au parking, le sifflement de la turbine s'arrête, mais j'ai toujours le sourire. Ce vol d'une demi-heure a été, pour le pilote privé lambda que je suis, une expérience aéronautique inoubliable.