

En vol, aux commandes du De Havilland DH-98 Mosquito

Neil WILLIAMS

Aviasport n°285 février 1978

L'aérodrome s'éveilla tout doucement. Au début, les sons étaient voilés, mais persistants : les claquements et flottements du drapeau vert accroché à l'extérieur du bureau de piste, indiquant le sens du tour de piste : à droite, avec un vent d'ouest, à l'opposé du circuit des planeurs installés au sud du terrain. Sur une note plus aiguë sonnait le tintement d'un morceau de métal fixé à un fil se balançant le long du poteau portant le drapeau, et par-dessus le tout il y avait le murmure mélancolique du vent jouant avec les antennes de radio sur le toit de la tour. Tous ces sons étaient merveilleux, et se mélangeaient les uns aux autres pour donner à l'aérodrome cette ambiance hors du monde réel, cette sensation d'appartenir à un rêve intemporel.

Puis soudainement il y eut comme un souffle d'activité dans l'air, un accroissement du rythme des bruits du terrain. Des portières de voitures furent claquées, des moteurs mis en route puis stoppés : un nouveau jour commençait et un vol de mouettes s'éleva en cercles, criant de protestation contre le vacarme des ferrures de portes de hangar que l'on manipule, répercuté par les voûtes métalliques. Grinçantes et grondantes les grandes portes furent poussées lentement vers les coins du hangar, révélant les formes des avions du club qui attendaient comme résignés les mauvais traitements des élèves.



Cependant il y avait autre chose, quelque chose qui prit lentement forme au fur et à mesure que la lumière pénétrait dans le hangar. Cette chose dominait les avions du club, comme un écho des temps passés, sombre, effilé, superbe dans ses formes franches. Un bout d'aile pointu, un moteur géant caréné de près et terminé par une immense hélice aux pales très larges. Un autre moteur, et entre les deux un fuselage mince, en forme de torpille, juste assez gros pour contenir un équipage et une charge de guerre. Les formes étaient floues à cause de la lumière trop faible baignant une peinture de camouflage passée; mais alors que les portes continuaient de s'ouvrir, il devient impossible de ne pas reconnaître la silhouette du plus rapide des bombardiers de la Deuxième Guerre Mondiale, un De Havilland Mosquito. Quelque chose n'allait pas, cependant. Sur le fuselage, derrière les cocardes de la RAF, s'étalait en lettres blanches une immatriculation civile américaine. Cet avion, l'un des derniers Mosquitos en état de vol, avait été vendu à la Confederate Air Force, au Texas. Il avait été révisé dans ce hangar, équipé de réservoirs supplémentaires, et déclaré bon pour le vol.

Une douzaine de mécaniciens poussèrent l'avion hors du hangar, dans la lumière du jour; ils avaient envie de le voir voler, mais en même temps redoutaient de le voir partir car certains d'entre eux avaient travaillé sur des Mosquitos durant la guerre et pour ceux-là il était bien plus qu'un simple vieil avion. Il était un symbole palpable de leur victoire.



En ce qui me concernait, le problème n'était pas là. Je n'avais aucune marge d'erreur possible sur ce petit terrain, bien trop petit à mon goût pour une machine aussi puissante et rapide. J'avais déjà volé dessus pour les besoins d'un film, et je l'avais moi-même convoyé sur ce terrain quelques mois auparavant. Mais j'étais bien conscient de mon manque d'entraînement sur ce genre d'avion— malgré mon statut de pilote le plus expérimenté sur Mosquito du pays à ce moment...

Ce Mosquito-là était du type le plus puissant jamais fabriqué :un B-35. Le pilote américain qui devait le convoyer allait venir avec moi pour regarder, avec d'autant plus d'intensité qu'il ne pourrait être question pour lui de voler en double — il n'en existait pas. Il devrait regarder, et ce serait ensuite à son tour de tenter le coup. Il n'y avait pas moyen d'échapper à cette mise au pied du mur; c'est ainsi que je m'étais moi-même lâché tout seul sur la machine.

Nous discutâmes de l'ordre des essais, puis-je lui fis un amphi cabine. Je lui expliquai précisément les problèmes du décollage et de l'atterrissage, aggravés par la piste trop courte dont nous disposions. La piste la plus longue était vent de travers; en fait, c'était donc la piste la plus courte qui devenait la plus longue à cause du vent qui soufflait sur me tortillai en grim pant l'échelle, puis au passage de l'écou tte d'entrée, sous le ventre. Je jetai mon parachute sur le siège baquet et commençai mon installation. Ce genre de cockpit est minuscule, et une fois installées, il fallut que mon Américain se démène pour s'installer à son tour. Il était assis un peu en arrière de mon siège, et il lui fallait bien faire attention à ne pas heurter par accident les robinets d'essence, qui avaient une tendance marquée à passer sur la position. L'équipe au sol brassa les moteurs, puis se mit en attente, prête à envoyer des giclées d'essence à la pompe à main dans les collecteurs aussitôt que le démarreur serait enclenché. Pouces en l'air, et j'appuyai sur le démarreur et le booster d'allumage; la grande hélice aux pales larges comme des rames se mit à tourner, avec des hésitations, des à-coups, jusqu'à ce que le Merlin éructe un bon coup puis se mette à tourner. La même procédure fut répétée pour le second moteur et seulement alors nous pûmes ranger l'échelle et fermer l'issue. Il vaut mieux se laisser la possibilité d'évacuer en vitesse, en cas de feu lors de la mise en route. La porte claqua, nous coupant du monde extérieur : le fracas des

échappements se transforma en un ronron sourd. Un coup d'œil aux instruments : chaque aiguille tremblait, racontant son histoire de température, de pression.

Je contrôlai la pression pneumatique, la dépression, l'électricité, je fis un essai de volets. Les portes de soute à bombes resteraient fermées : cet avion était âgé et je m'estimai déjà content que l'hydraulique assure son travail sur les volets et le train. Essai plein gaz : les Merlins vomirent toute leur puissance, l'avion tremblant et s'ébranlant contre les cales. Gaz réduits, les cales furent enlevées. Je le fis rouler lentement, avec précaution, j'essayai les freins, et comme s'il était heureux de se débarrasser de la poussière du hangar, il se laissa mener tranquillement jusqu'au seuil de la piste. Il y avait deux pistes parallèles, l'une en dur, l'autre en herbe. Je me décidai pour l'herbe, où la tendance à embarquer serait moindre et j'avais une énorme réserve de puissance.



Je l'alignai bien au milieu de la bande, le laissai rouler quelques mètres pour bien centrer la roulette de queue. Les freins serrés à fond, le manche en butée arrière 1500 tours pour nettoyer les moteurs, et un dernier coup d'œil aux instruments : tout était bon. Je relâchai les freins, qui sifflèrent lorsque l'air s'en échappa, et j'avançai lentement les manettes, la gauche en avance sur la droite pour contrer la formidable tendance de l'avion à embarquer. Plein pied à droite dès qu'il y a un peu de vitesse, et j'attendis que la direction devienne efficace; toujours très doucement très posément, je continuai à avancer les manettes. Il commença à taper sur les inégalités du sol, prenant de la vitesse, et je lui laissai la queue par terre; qu'elle remonte trop tôt, avant que j'aie un bon contrôle à la direction, et ce serait chercher les ennuis

J'étais maintenant à +12 de boost au moteur gauche, la manette contre a première butée, et je pouvais sentir la direction prendre de l'efficacité avec l'augmentation de la vitesse la pression de l'air sur la gouverne se transmettant dans le palonnier. Il roulait vite, maintenant le tonnerre des deux Merlins se répercutant dans nos oreilles comme si nous étions au cœur d'une cataracte sonore. La queue commença à remonter, vitesse 100 nœuds, et la fin de la piste approchait : je pressai les gâchettes des manettes de gaz et les poussai à pleine puissance + 18 pouces. Le cri des Merlins se mua en hurlement défiant la compréhension, l'avion se lança en avant et je laissai revenir le volant vers l'arrière : il décolla et l'instant d'après la haie marquant le bout du terrain fila sous nos roues

Il me faut travailler vite : les freins manette du train vers le haut - et elle passe son temps à revenir au neutre avec chaque augmentation de pression dans le circuit hydraulique, changement de mains pour réduire l'admission à +12 et les tours à 2850, la manette de train est retombée au neutre et le train, commence à redescendre, un petit coup de trim changement de mains de nouveau et je tiens cette manette de train vers le haut il y a du liquide de refroidissement qui fuit du moteur bâbord la température aux radiateurs est trop élevée, il me faut de la vitesse pour refroidir tout ça, tenir ce nez bas malgré la tendance à cabrer, je n'ai que 140 nœuds. La vitesse

de sécurité est de 185 nœuds à pleine puissance, 175 nœuds à la puissance de montée; si j'ai un moteur qui me lâche maintenant on est foutu Enfin les roues sont rentrées. Les volets maintenant les températures descendent 200 nœuds, je ferme les volets de radiateurs : on vole

Le hurlement strident des Merlins se transforma en un grondement tranquille dès que j'eus synchronisé les moteurs, et il se mit à accélérer en grimpant en un large virage vers le nord, dans un sifflement de vent relatif de plus en plus envahissant. Alors, que je le réglais pour la montée, je pus jeter un oeil sur mon passager: il était là, avec un sourire énorme sur le visage qui me fit penser à ce que j'avais ressenti lors de mon premier vol à bord de cet avion fabuleux.

On vola une heure, jusqu'à ce que je sois de nouveau familiarisé avec ses traits de caractère. Nos cartons d'essais étaient couverts de chiffres, et je faisais tout mon possible pour préparer mon Américain à son premier vol aux commandes. Mais le plus difficile restait à faire, et alors que les collines du Chilterns filaient sous nos plans, je me mis à chercher des yeux le terrain, avec son allée d'arbres caractéristique le bordant d'un côté. Le tour de piste était désert et alors que j'y entrais, je pus voir l'ombre du Mosquito se découper avec précision, courant sur l'herbe. Je me mis à travailler rapidement en suivant la check-list posée sur ma planchette de cuisse Volets de radiateurs ouverts, le train et 15° de volets, les hélices ramenées à 2650 tours. Je fis la "vent arrière" assez haut, à 1500 pieds, car en cas de panne d'un moteur j'allais avoir besoin de toute cette altitude. Dans la RAF, lorsqu'un Mosquito passait les 800 pieds en finale, il n'était plus question de remonter : avec une vitesse de sécurité de 185 nœuds et un système hydraulique à action lente, il n'était pas question de remise de gaz sur un moteur Mais aujourd'hui, pas de problème. Les deux Merlins tournent rond et clair. Le problème est la longueur de piste. Mon approche doit être parfaite. Dernier virage, je baisse tous les volets et je commence à descendre la vitesse tout en laissant couler l'avion vers l'entrée de bande. Maintenant plus question de penser à la panne d'un moteur; la vitesse est si basse qu'il faut la traction des deux hélices pour tenir en l'air. 120, 110, 100 nœuds et je me rends compte que mon Américain est penché par-dessus mon épaule, épiait tous mes gestes.

La vue depuis le cockpit est excellente, car je suis perché tout à l'avant de l'avion. La route passe dessous en un éclair, et je commence l'arrondi. 98 nœuds, la haie frotte presque les pneus et je coupe alors les manettes, amenant le volant en arrière. Le Mosquito s'enfonce, rapidement, trop rapidement, vitesse 95, manche à fond en arrière et malgré ça le train touche d'abord, au lieu du trois points recherché : il ne rebondit pas de beaucoup, peut-être un demi-mètre, mais ça suffit. Le manche est déjà à fond en arrière et je ne peux le rattraper à la profondeur. Le rallonger aux moteurs pour éviter le boum est impossible, les Merlins ne perdant leur poussée résiduelle que très lentement : je serais trop long. Seule décision : remise de gaz, et on recommence. J'amène les manettes ensemble vers l'avant, plein pied à droite pour filer en ligne et dès qu'il est stabilisé, je presse les gâchettes et affiche la pleine puissance pour accélérer malgré la traînée énorme du train et des pleins volets, poussant comme un damné sur le volant pour contrer la tendance du nez à remonter.

Mais qu'arrive-t-il ? Il embarque vers la gauche, j'ai la pédale droite en butée, tout le débattement de gouverne utilisé; il s'incline à gauche, il tourne à gauche et je me rends compte avec horreur de ce qui arrive : le moteur gauche nous a lâchés. Dans quelques secondes nous serons morts ! Des années d'entraînement sur Meteor et Canberra déclenchent: des réactions automatiques, alors que je m'acharne à le maintenir en l'air. Je me souviens du vieux truc mnémotechnique : RATE « Rudder »: gouvernail, pour contrer le lacet, et je suis déjà plein pied à droite« Adjust the power » : régler la puissance mon moteur droit hurle déjà à pleine puissance. Pleine puissance ? Avec le badin à 140 nœuds et le moteur gauche en moulinet ? Impossible ! La vitesse de sécurité est de 185 nœuds; pourtant ma bille est au milieu, mes ailes sont horizontales et un coup d'œil au badin me montre l'aiguille montant vers 145 nœuds.

Tout cela n'est pas possible, nous devrions maintenant être engagés en tonneau, l'avion incontrôlable, au-delà de la verticale. Je me dis à moi-même : « Arrête de te poser des questions

idiotes, dis merci et pilote ! ». Je continue les checks : Ajuster la puissance. Je dois passer ce moteur en drapeau. Gaz réduit, plein grand pas, j'écrase le bouton de mise en drapeau! Zut! Je n'y arrive pas, il faut que je détende de mon harnais d'épaules. Mais je ne peux pas, si on se plante j'en aurai besoin ! « Pense positivement, détends-moi ce harnais ». J'écrase le bouton, il refuse de s'enclencher et saute donc je garde le doigt dessus, et pourtant j'ai besoin de cette main : il faut que je rentre les volets à 30° ; ils rentrent très lentement, c'est normal car le circuit hydraulique avait été dessiné pour l'Airspeed Oxford équipé de volets et de roues bien plus petits. La manette de train sur « rentré », le bouton de drapeau est encore ressorti, je le ré enclenche; le sélecteur de train saute de nouveau sur neutre, le train commence à redescendre; je replace la manette sur «rentré». Il faut que je trime un peu, il faut que je me batte pour garder le nez haut; il faudrait que je trime mais il me manque une main, on ne va jamais s'en sortir, altitude 10 mètres, vitesse 145, mais au moins on vole encore plus ou moins droit. Le bouton de drapeau saute tout le temps, je vais gigoter les manettes d'hélice et de gaz et recommencer toute la procédure de remise en drapeau. Ça ne marche pas, le bouton saute toujours et le moteur ne répond pas. Ce que je ne sais pas (heureusement) c'est que le Mosquito traîne derrière son moteur gauche un panache de fumée noire si dense qu'il cache presque l'avion aux yeux horrifiés des spectateurs logés dans la tour de contrôle. Poussant d'une main sur le volant, je rentre doucement les volets dès que les roues sont dans leur logement. Maintenant il me faut sacrifier un peu de ma précieuse altitude pour gagner un peu d'une encore plus précieuse vitesse. Comment diable sommes-nous encore en l'air à 145 nœuds ?

Le terrain est derrière nous, nous égratignons la haie de bordure. Le bouton de drapeau persiste à sauter, et nous descendons vers les arbres qui sont de l'autre côté de la route. Je lâche ce bouton de malheur, donne en vitesse un petit coup de trim et je laisse l'avion filer vers le bas e direction d'une ouverture dans les arbres, une sorte de clairière. Ça va passer! Est-ce un effet d'imagination, ou bien y-a-t-il un peu plus de vivacité dans les gouvernes ? Nous nous grattons le ventre sur les hautes feuilles, je le laisse encore descendre dès que nous atteignons le champ : 150 nœuds. On va y arriver. L'avion est lisse, mais il accélère si lentement avec la traînée gigantesque de cette énorme hélice... Si je pouvais la passer en drapeau ! J'essaye encore, trois fois. Trois fois ça ne marche pas. Nous volons maintenant en effet de sol, mais je le guide avec précaution le long de la petite vallée à l'ouest du terrain et tout doucement, il accélère. Enfin 175 nœuds. Je réduis le moteur droit à +12 de boost, 2850 tours, et nous sommes à la vitesse de sécurité pour la puissance de montée en monomoteur. C'est toujours osé, avec cette hélice en moulinet mais il m'a fallu réduire afin de ne pas cramer le moteur. On est toujours au ras du sol et je remue un peu la manette de gaz du gauche, pour voir. Tiens, il embarde un peu, et l'aiguille du compte-tours a bougé; quelque chose se passe. La fumée noire diminue, le Mosquito est hors de vue du terrain.

Doucement la puissance revient sur le gauche et bientôt je suis même capable de monter, de quitter la vallée à huit kilomètres du terrain. Finissons les checks - RATE : Rudder (gouvernail), Adjust power (ajuster la puissance), Trim, Examen du pourquoi de la chose. Il n'y a pas de cause apparente. A 2000 pieds les moteurs tournent doux et clair. Je jette un regard vers mon passager, au teint de cendre. Eh bien, il a vu un Mosquito dans ce qu'il peut faire de pire ! Je rejoins le circuit, je m'aligne. Tout est bien, la haie passe à 100 nœuds un poil plus vite qu'avant. Tout réduit, le manche vient bien en arrière et il se pose trois points, et je l'arrête bien avant le bout de piste.

Nous sommes sortis de là un peu choqués, mais il fut impossible de trouver quoi que ce soit d'anormal. Plus tard je convoyai l'avion à Benson, d'où mon Américain décolla et après une série d'aventures finit par atteindre les USA. Quelques mois plus tard nous eûmes le fin mot de l'affaire, de la bouche d'un ancien pilote d'essai d'Hatfield qui m'apprit que nous avions été victimes d'un problème connu : au décollage ou lors d'une remise de gaz, si le circuit de carburant avait été soumis à un choc vertical de brève durée un moteur pouvait se trouver gorgé d'essence et être momentanément noyé. Le moteur gauche n'avait en fait jamais complètement coupé, car nous aurions instantanément perdu le contrôle de l'avion. Malgré le fait qu'il n'ait plus répondu aux

