

2012

N° 73



BULLETIN DU CERCLE ROYAL
ART ET HISTOIRE
DE GEMBOUX
ASBL

Secrétariat : V. GOURDIN - DANGOISSE
Try Baudine, 14
5030 Gembloux - 081 61 33 01

Cotisation et abonnement : 20 EUR l'an
Compte : BE29 0010 3114 5564

www.crahg.be

ISSN 0774-0387

LE MYSTÈRE DU MYSTÈRE IV A DE GRAND-LEEZ

Pierre Aubry

Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles -
Service général du patrimoine culturel et des arts plastiques.

LE MYSTÈRE DU MYSTÈRE IV A DE GRAND-LEEZ

La quiétude de cette fin d'après-midi de juin 1956 a été brusquement déchirée au dessus de Grand-Leez par le rugissement à basse altitude de deux avions à réaction. Il devait être un peu plus de seize heures quand une énorme explosion a retenti du côté du Moulin Defrenne et qu'un panache de fumée noire s'est élevé dans le ciel. Un des deux appareils venait de s'écraser au sol.

Que s'est-il passé ce jour-là dans le ciel de Grand-Leez? Après plus de cinquante ans, on en est toujours réduit aux hypothèses. Dans les dossiers du Service historique de l'Armée française au Château de Vincennes, que j'ai pu consulter, la cause de l'accident est toujours indéterminée.

PARTI DE L'AERODROME DE CAMBRAI

Un chasseur à réaction « Mystère IV » explose au sol à Grand-Leez Le pilote est tué



Le groupe des enquêteurs examine les débris de l'avion.

Au cours de la soirée de lundi, vers ses investigations. Ses membres gas-
19 heures dans l'attente de nouvelles sur le sort le plus abrupte, non sem-

Vers l'Avenir du 20 juin 1956 publie la seule photo de l'accident...

Les deux appareils sont Français. Ils appartiennent au 2^e Escadron de la 12^e Escadre de Chasse – la 02/012 – basée à Cambrai-Epinoy, dans le département du Nord. Il s'agit d'avions *Mystère IV A* dont les tout premiers exemplaires ont été livrés deux ans plus tôt à l'Armée de l'Air, précisément à cette base de Cambrai.

Ils décollent le 18 juin 1956 du terrain de Cambrai-Epinoy à 15 h 58 pour une mission de navigation à basse altitude. Ils voleront à 1.000 pieds, soit environ 300 mètres. Ils devront passer par Perwez, Château-Porcien dans le département des Ardennes et Benarville en Haute-Normandie, avant de revenir à Cambrai.

Le leader de la formation – celui qui vole en tête – est le lieutenant Gilbert Métral, un élève pilote de 25 ans. Mais c'est déjà un équipier confirmé. Ce jour-là, il vole sur le *Mystère IV A* n° 87, un appareil qui totalise seulement 83 heures de vol. Son indicatif pour cette mission est *Robot Citron 1*. Il emporte avec lui 2.550 litres de carburant.

Le chef de patrouille est le sergent-chef Jacques Parizel. C'est un instructeur expérimenté. Il pilote le *Mystère IV A* n° 79. Il volera en seconde position, à quelques dizaines de mètres derrière Gilbert Métral.

Juste après le décollage, les deux appareils se regroupent au dessus de la ville de Cambrai et prennent la direction de Perwez, en Belgique, qu'ils devraient atteindre après 9 minutes 45 secondes de vol. Le vent fait légèrement dériver les avions. *Citron Leader* corrige un peu la route aux environs de Valenciennes. Malgré cela, la patrouille reste trop à droite de la route prévue et est en avance sur l'horaire.

Le plafond s'abaisse à partir de Charleroi

A début du vol, les nuages sont très hauts. Ils s'abaissent ensuite rapidement. Sur Charleroi, ils sont à environ 600 mètres et la visibilité est réduite.

Au dessus de Gembloux, la visibilité s'est améliorée. Les deux pilotes peuvent voir jusqu'à une dizaine de kilomètres, mais la base des nuages «*franche mais sinueuse*» n'est plus qu'à 300 m. C'est l'altitude de vol des deux avions!...

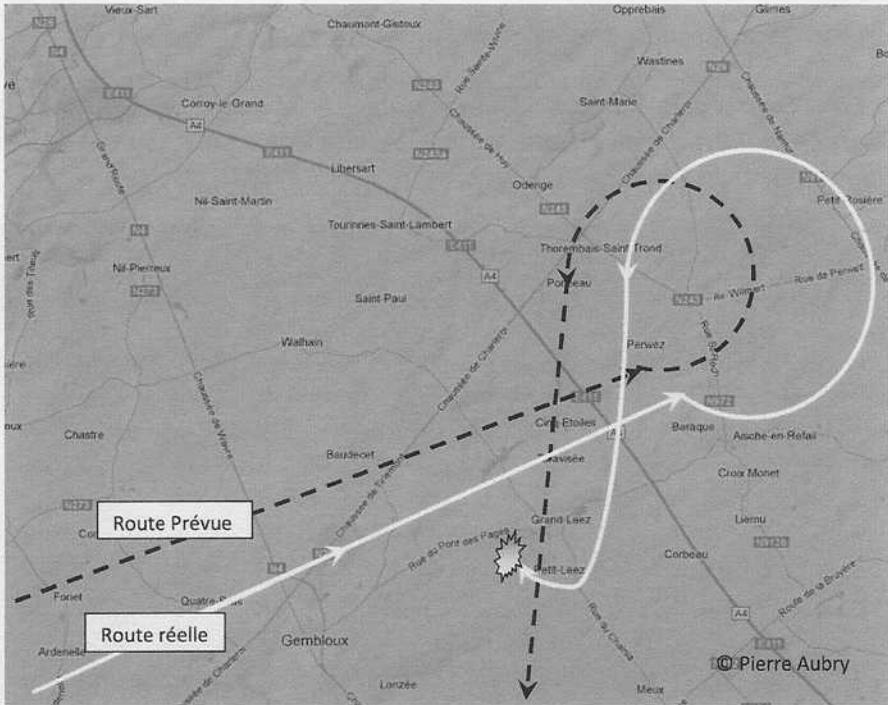
La patrouille passe à la verticale de Gembloux, puis arrive au sud-est de Perwez, où elle doit normalement virer une première fois direction de Château-Porcien.

Lorsqu'il voit Perwez sur sa gauche, Gilbert Métral entame un large cercle vers la gauche comme indiqué dans le plan de vol. Mais, comme il n'est pas exactement sur la route prévue, il est obligé d'effectuer une correction de cap.

Le sergent-chef Jacques Parizel, chef de patrouille, écrit dans son rapport:

« Robot Citron 1 me signale qu'il est toujours au sud de sa route et qu'il arrivera à Perwez en avance. Effectivement nous apercevons le village à nos 9 heures. Le leader fait un large virage à gauche pour revenir sensiblement à la verticale [de Perwez]. Son cap est alors 140/150°. Il continue son virage qu'il stabilise au cap 125° ».

Ce n'est pas la direction prévue pour la mission. Le chef de patrouille en fait la remarque par radio et ordonne à Gilbert Métral de virer à droite et d'effectuer une autre boucle pour rejoindre la bonne route.



La patrouille est trop au sud de la route prévue

A ce moment-là, l'avion vole au raz des nuages à une vitesse de l'ordre de 350 à 400 nœuds (entre 650 et 750 km/h). Il parcourt donc quelques 200 mètres en une seconde!...

Jacques Parizel précise dans son témoignage:

« Pendant son virage à 1.000 pieds, Robot Citron effleure les stratus. Je reste alors à 50 mètres derrière lui, tout en conservant la vue du sol ».

La couche nuageuse est peu épaisse, environ 450 mètres. Pendant son virage, alors que l'avion est très incliné, l'avion du Lieutenant Métral y pénètre. Par radio, il annonce:

« Citron Leader, je passe au dessus de la couche ».

Ce sera son dernier message. Il est 16 h 13...

Son compagnon, qui est resté en dessous des nuages, le perd de vue. Il lui ordonne par radio de stabiliser sa direction plein ouest.

Citron leader ne répond plus

Gilbert Métral ne répondra plus aux appels...

Il vient de s'écraser près du Moulin Defrenne, dans un champ de betteraves au lieu-dit *Fonds de Bondrival* à mi-chemin entre le Moulin Defrenne et la Peau de Chien. Le champ appartient à Louis Vandenack, un fermier à Petit Leez.



*L'avion s'écrase dans un champ de betteraves près du Moulin Defrenne.
Le site de l'accident en 2012 (Photo Marcel Gruselle – Grand-Leez)*

En 2012, M. Vandenack a 86 ans. Il se souvient encore de l'accident comme si c'était hier:

«Il était environ 16 h - 16 h 30 au plus tard. J'étais en train de blanchir les murs de mon étable lorsque deux avions à réaction sont passés juste au dessus de ma ferme située, au n° 143 de la rue de Petit-Leez à Grand-Leez. Ils venaient de la direction d'Eghezée et se dirigeaient vers l'ouest. Ils volaient très vite et fort bas».

«Le second appareil volait de travers. Ses ailes formaient un angle par rapport au sol. Je suis formel, je n'ai pas vu de flammes à ce moment-là. Immédiatement après, une forte explosion a retenti et j'ai crié qu'il s'était écrasé dans mon champ, à 20 ou 25 mètres de la Pissinte d'Arton (Le Sentier de l'Arton), derrière le Moulin Defrenne».

De son côté, dans le ciel, le Sergent-chef Parizel tente désespérément de contacter son équipier sur toutes les fréquences radio dont il dispose :

«J'insiste sur [la fréquence] G rouge, puis passe successivement sur B rouge, C rouge, L rouge. Mais toujours pas de réponse».

Il appelle alors *Cambrai-Opérations* pour signaler qu'il a perdu le contact radio avec son *leader*.

La lampe de niveau de sa jauge de carburant s'est allumée car le contenu du réservoir de l'aile gauche n'a pas été transféré. Jacques Parizel rentre alors au terrain où il se pose après un vol de trente-huit minutes.

Selon Louis Vandenack, le second appareil est revenu:

« L'autre avion est revenu au dessus de nous. Il a effectué un seul tour et est reparti dans la direction de Sauvenière, vers où il se dirigeait initialement».

Plusieurs autres personnes qui se trouvaient à Grand-Leez ce jour-là ont raconté à Marcel Gruselle, un ancien gendarme gembloutois, qu'elles aussi ont vu un avion passer au dessus du village. Parmi ces témoins, sa tante qui habitait rue Del'vaux, près de l'église.

Il ne peut s'agir de l'avion qui s'est écrasé, puisque ce dernier est passé au-dessus de Petit-Leez. Il doit plutôt s'agir du second appareil, celui piloté par Jacques Parizel lorsqu'il a fait un tour pour voir ce qu'était devenu son ailier. En faisant cet unique tour, il a dû inmanquablement passer au dessus du village à basse altitude.

Pourquoi le pilote ne fait-il pas état de cela dans son rapport?

Il faut relever que Louis Vandenack n'a pas été entendu lors de l'enquête.

Des centaines de curieux sur place

Léon Monfort, aujourd'hui décédé, était l'oncle de Marcel Gruselle. Il lui a raconté, il y a longtemps, qu'il était occupé à des travaux de peinture sur la façade de sa ferme située juste derrière l'église. Etant sur une échelle, il avait une vue parfaite dans la direction où s'est produit l'accident. Il a vu les deux avions vers Petit-Léez et l'un d'eux a soudain piqué vers le sol.

Immédiatement après l'explosion, les gens de Grand-Léez se précipitent rapidement et en masse sur les lieux, sans se soucier des risques encourus. En effet, l'avion aurait pu contenir des munitions.

Tous les témoignages que j'ai pu recueillir le confirment.

Par exemple, Robert Montfort, originaire de Grand-Léez: il avait été envoyé par sa maman chez le boucher derrière l'église. Dès qu'il apprend la chute de l'avion, le jeune gamin qu'il est à l'époque se joint aux curieux. Il rentrera très tard chez lui. Ses parents – pas contents – n'ont pas eu de viande pour le souper ce soir-là !...

M. Loise, bourgmestre de Grand-Léez, et M. Calonne, garde champêtre, vont sur place également. Ils prennent les premières mesures de sécurité avec les gendarmes de Gembloux.

Le Courrier de l'Entre-Sambre-et-Dyle, l'hebdomadaire catholique de Gembloux, du dimanche 24 juin 1956, relève d'ailleurs:

« Il s'en passa près de deux [heures] avant qu'apparut le service d'ordre. Lorsqu'il fut sur place, il y avait longtemps que de Grand-Léez et d'ailleurs, des centaines de curieux divaguaient autour de l'avion fumant, à la recherche de 'souvenirs', risquant ainsi de faire disparaître certaines pièces de l'appareil, grâce auxquelles il serait possible de mieux découvrir les causes de l'accident. Le fait est regrettable. Il se produit trop souvent un peu partout et il semble bien qu'une plus parfaite cohésion entre services administratifs soit nécessaire».

Sur les lieux du crash, on s'affaire. La base aérienne de Beauvechain est la plus proche. Elle y dépêche rapidement du personnel qui établit un cordon de sécurité. Le capitaine Dubois, de la base de Beauvechain, et quelques officiers du ministère de la Défense nationale belge arriveront sur les lieux dans la soirée.

Louis Vandenack en garde le souvenir :

« Des soldats de la base de Beauvechain avaient encerclé les lieux et on

ne pouvait plus s'approcher. Ils monteront d'ailleurs la garde pendant les travaux de nettoyage qui dureront une quinzaine de jour».

Marcel Gruselle, lui, se souvient avoir vu des militaires en salopettes blanches.

Vers 17 h 30, l'état-major de la Force aérienne belge prévient l'ambassade de France à Bruxelles. L'attaché militaire, naval et de l'air – le colonel de Boisredon – envoie immédiatement un télégramme à Paris et à la base de Cambrai. Il se rendra à Grand-Leez le lendemain vers les huit heures du matin.

Dans la soirée, le capitaine Philippe Archambaud, arrive à Beauvechain. Il est le commandant de la 3^e Escadre « Cornouailles » - la 03/012 - basée elle aussi à Cambrai.

Louis Vandenack se rappelle bien de cet officier français:

« Deux heures après l'accident, soit vers 18 heures, tout au plus 19 heures, un aviateur français était sur place avec le bourgmestre de Grand-Leez, M. Loise, et d'autres militaires. Il y avait beaucoup de monde aussi.»

Le corps du malheureux pilote est transporté le soir même de l'accident à la base de Beauvechain dans une boîte en bois blanc qu'un menuisier de Grand-Leez avait fabriquée à la demande du maïeur.

Louis Vandenack se rappelle :

«Le bourgmestre est venu sur les lieux avec Joseph Noël, un menuisier du village, et le Docteur Henry Goffaux, de Grand-Leez. Le menuisier avait fabriqué une boîte blanche d'environ un mètre de long sur cinquante centimètres de large. Les restes du pilote y ont été placés».

A Beauvechain, une chapelle ardente est installée et une garde d'honneur sera montée toute la nuit. Le lendemain, vers 17 h 15, une émouvante cérémonie a lieu avant le départ du corps pour la France dans une ambulance française.

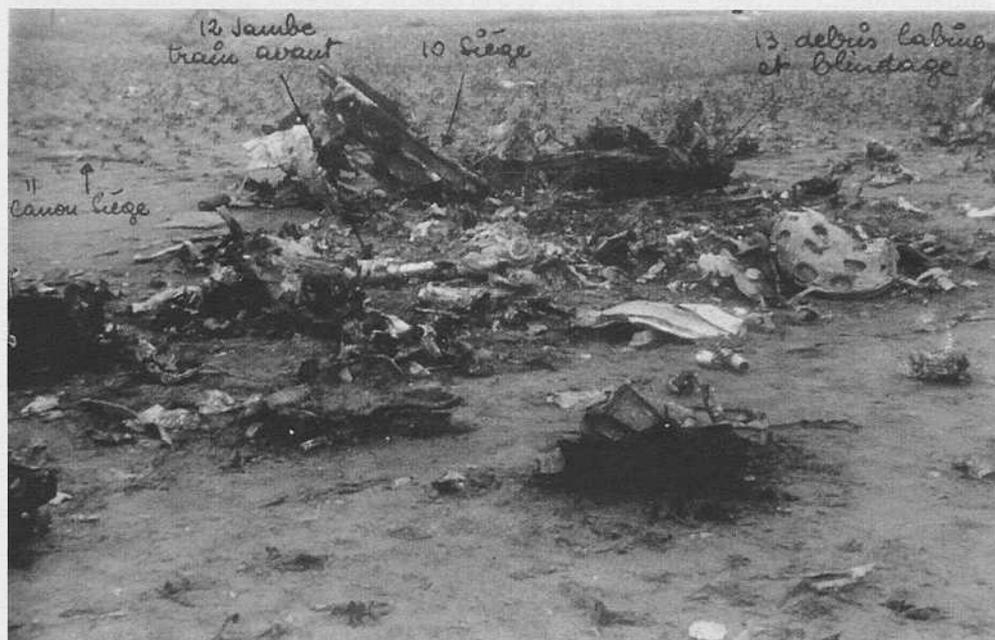
Le 19 juin, une commission d'enquête vient de Cambrai. A sa tête se trouve le Commandant Sales, de l'Etat major de la Défense aérienne du Territoire. Elle est chargée d'investiguer sur les causes de l'accident.

Un cratère d'une dizaine de mètres

Le rapport d'enquête précise que l'avion a *«percuté le sol à 1 km au sud de Grand-Leez»*.

Il a creusé un trou d'une dizaine de mètres de long sur quatre à cinq de large, profond de 1,80 mètre et orienté à 330/150°. Les enquêteurs notent que «*la pente du bord antérieur est de l'ordre de 40 degrés. De part et d'autre du cratère deux légers fossés dessinent la flèche des plans de l'avion*».

Des débris sont éparpillés sur une centaine de mètres au sud. D'autres sont retrouvés à l'ouest et de l'autre côté du chemin.



Les débris sont éparpillés sur une centaine de mètres (Photo Service Historique de la Défense – Dossier 100E1653 – Vincennes – Reproduction interdite sans autorisation)

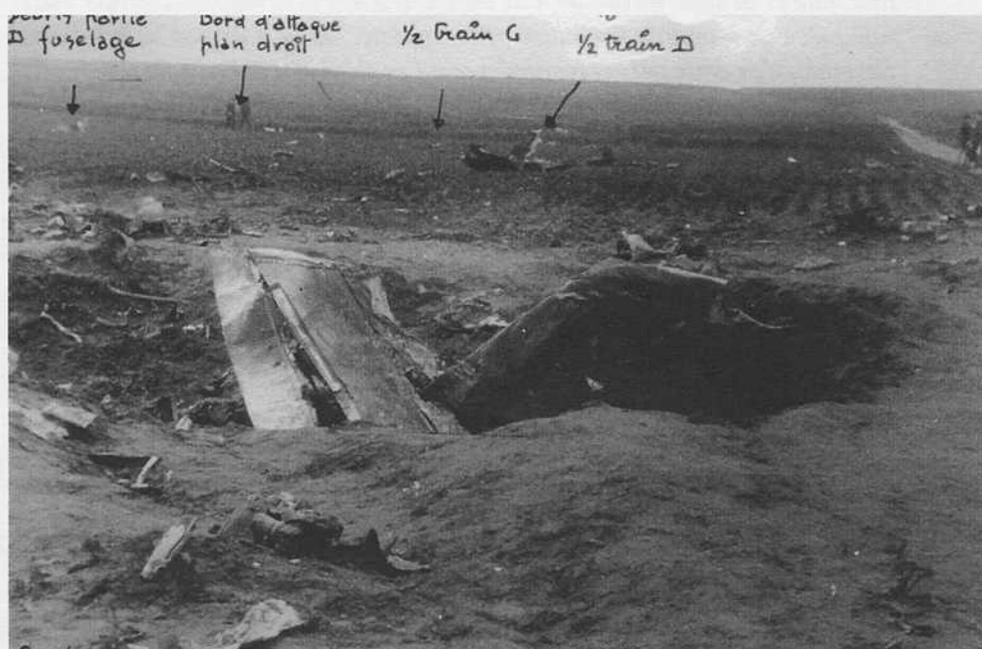
Marcel Gruselle, de Grand-Leez, était encore enfant lorsqu'il s'est rendu avec son papa sur les lieux de l'accident dans la demi-heure qui a suivi. Il n'y avait encore aucun service d'ordre sur place et il a pu s'approcher assez près que pour voir les débris dans le fond du cratère. Il se souvient encore aujourd'hui de ce qu'il a vu :

«Il y avait un très grand trou d'au moins deux mètres de profondeur avec tout autour un bourrelet de terre d'un mètre de haut. Dans le fond, il y avait des morceaux d'avion. C'était tout près du petit chemin de terre qui a disparu aujourd'hui, lorsqu'on a effectué le remembrement agricole».

Dans le cratère, on trouve successivement – de l'arrière vers l'avant – des morceaux de l'empennage vertical et du fuselage arrière, des éléments du réacteur, des morceaux de l'aile gauche et du caisson central du fuselage. La partie avant de l'avion se trouve sur l'avant du cratère. Elle est entièrement détruite tout comme le poste de pilotage.

Ce dernier est complètement calciné. Aucun des instruments de bord n'a été retrouvé.

Les enquêteurs déduisent de tous ces éléments que «l'avion a percuté le sol sous un angle de piqué (...) entre 30 et 50 degrés, au voisinage d'un cap 150°, en virage, en assez forte accélération (...). La vitesse d'impact était certainement très élevée. Le turbo réacteur a complètement explosé».



L'empennage arrière (Photo Service Historique de la Défense – Vincennes – Dossier 100E1653 - Reproduction interdite sans autorisation)

Les 2.000 litres de carburant encore contenus dans l'avion ont brûlé instantanément. En témoigne une large zone de betteraves brûlées sur une trentaine de mètres vers le sud-sud-est du point d'impact.

Le témoignage de Louis Vandennack confirme ces constatations:

«Je me suis précipité. Je suis arrivé le tout premier, ou au moins dans les tout premiers, sur les lieux et je me suis trouvé devant une mer de flammes. Un demi-hectare de mon champ de betteraves était en feu à cause du pétrole de l'avion qui brûlait. Il était impossible de s'approcher.»

Le rapport d'enquête précise que tous les éléments se trouvant dans cette zone – en particulier le poste de pilotage – ont continué à brûler alors qu'il n'y a pas de trace d'incendie dans le cratère. En effet, le bois des caisses de lest qu'on y a retrouvé n'a pas brûlé.

Le pilote a été tué sur le coup dans l'accident. Son corps a été déchiqueté.

Louis Vandenack continue:

« Je n'ai pas vu le corps du pilote, mais des morceaux en ont été retrouvés autour de l'épave qui avait explosé. J'ai ramassé un fer de semelle de botte tout noirci et tout tordu. Je l'ai donné à Marcel Gruselle. J'avais aussi une pièce de monnaie française pliée en deux. Je ne sais pas ce qu'elle est devenue. Ces deux débris montrent que l'explosion a été très forte.»



Un témoignage émouvant: un fer de botte tout tordu (Photos Marcel Gruselle – Grand-Leez)

Le journal *La Meuse (Namur)* du 20 juin 1956 précise:

Durant toute la soirée, on chercha vainement le corps du pilote, dont des fragments de chair avaient été découverts sur les lieux de la tragédie. Ce n'est qu'après avoir réussi à éteindre l'incendie qui ravageait toujours une partie du fuselage, que l'on retrouva les restes du malheureux dont le tronc était toujours attaché au siège.

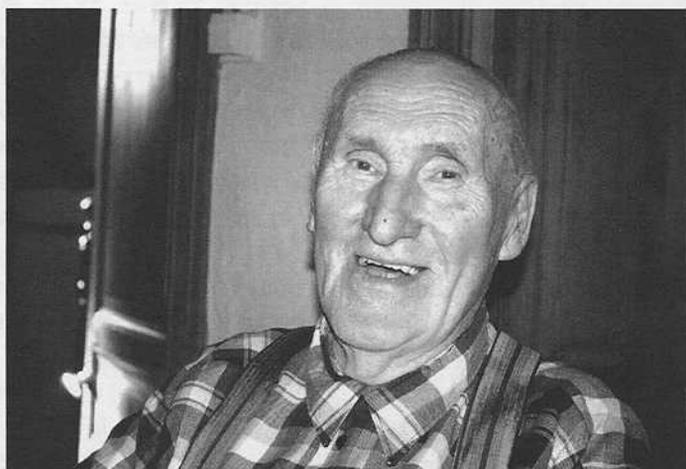
La remise en état des lieux

Il fallu une quinzaine de jours pour nettoyer l'endroit et enlever tous les débris de l'avion qui sont restés plusieurs jours dans un camion garé devant la maison communale.

Trois soldats belges montaient la garde en permanence sur les lieux de l'accident. Ils dormaient sous une tente. Un des militaires est venu dormir chez Louis Vandenack. Ce dernier a même prêté un vélo à l'un d'eux qui habitait aux Isnes, pour qu'il puisse y visiter sa famille.

Louis Vandenack se souvient :

« Lorsque l'armée a quitté les lieux, le cratère de l'explosion n'était toujours pas rebouché. J'ai fait savoir que je n'étais pas d'accord que les soldats partent comme cela, mais le bourgmestre m'a dit que la commune allait venir reboucher le trou et égaliser le terrain. Ce qui a été fait. »



A 86 ans, M. Louis Vandenack se souvient de l'accident (Photo Pierre Aubry)

« Comme mes betteraves avaient brûlé, mon dommage a été estimé, notamment par un ingénieur agronome. J'ai été indemnisé de 10.000 francs belges par l'armée et de 1.000 francs par la commune ».

« J'ai appris que l'épouse du pilote serait venue à Grand-Leez quelques mois plus tard, mais je ne l'ai pas rencontrée ».

L'enquête sur place

Quatre personnes seulement seront entendues par l'Adjudant Bailly, qui commandait alors la brigade de Gendarmerie de Gembloux. Elles seront réentendues ultérieurement par un officier de la 12^e escadre de Chasse française. Leurs témoignages sont joints au dossier d'enquête de l'Armée de l'Air française.

Trois de ces témoignages ne seront finalement pas retenus. Ils n'apportent en effet pas beaucoup d'éléments.

Madame Thérèse Hardy, veuve d'Armand Liboutton, née en 1898, déclare que vers 16 heures, elle se trouvait dans la cour de sa maison de la route de Gembloux:

« J'ai entendu passer un avion. Il était fort bas et le bruit qu'il faisait m'a paru anormal. Je suis allée sur la rue et, de là, j'ai vu une boule de feu dans le ciel ».

Monsieur Fernand Pierre, un fermier né en 1905, se trouvait dans une pâture au lieu-dit Sart de Liedekerke à Liernu quand il a eu son attention attirée par le bruit des deux avions:

« Il m'a semblé qu'ils venaient de la direction de Perwez, passaient au dessus du bois de Grand-Leez et se dirigeaient vers l'ouest. Il m'a semblé que leur bruit était anormal, c'est d'ailleurs ce qui m'a incité à les regarder. A ce moment, j'ai vu qu'un avion explosait. J'ai vu un champignon de fumée et des étincelles et puis ce fut tout. La fumée s'est dispersée et je n'ai plus rien vu ».

Madame Claudine Mathaise, née en 1938, se trouvait dans une chambre à l'étage de sa maison au 196 de la rue Del'vaux. Elle précise qu'il était exactement 16 h 15 quand elle a eu son attention attirée par le bruit d'un avion qui volait très bas:

« Il faisait beaucoup de bruit. Je me suis mise à la fenêtre et j'ai eu l'impression (...) qu'il allait accrocher la cime des arbres. Je l'ai suivi des yeux et, à un moment donné, j'ai vu que l'avion prenait rapidement feu ».

l'arrière. Puis ce fut une grande flamme. Instantanément l'avion piqua vers le sol. A ce moment j'ai vu qu'il n'avait pas d'hélice. Il a disparu à mes yeux et j'ai vu une colonne de fumée noire, puis bleue, ensuite blanche».

Le témoignage de Mme Mathaise est le seul, parmi ceux qui figure dans le dossier, à faire état que l'avion aurait pris feu à l'arrière alors qu'il volait encore.

Quant à l'impression des autres personnes que le bruit était anormal, doit-on la mettre sur le compte des variations de régime du moteur d'un appareil en train d'effectuer des virages ou sur le fait que les populations n'étaient pas encore très familiarisées au bruit des avions à réaction encore assez récents à l'époque?

Seul le témoignage de Camille Bodart, un ouvrier-livreur de bière, né en 1925, a été retenu par les enquêteurs français. Ce témoin était très proche des lieux de l'accident, puisqu'il se trouvait sur le chemin qui passe devant le moulin Defrenne :

« Ils [les avions] volaient très bas, à une hauteur que j'évalue entre 50 et 100 mètres. Le ciel était gris et bas, c'est pour ce motif que j'estime qu'ils volaient très bas. Ils se suivaient, mais pas tout-à-fait l'un derrière l'autre. Au dessus de la campagne, j'ai vu que le premier faisait un léger virage vers la droite. C'est-à-dire qu'il prenait plus ou moins la direction de Gembloux. Au même instant, le second a piqué vers le sol, en se retournant. En arrivant au sol, il a fait directement explosion et il y eut une grande flamme et une très forte déflagration. J'ai vu les débris de l'avion projetés de toutes parts. Je suppose que l'avion est arrivé au sol les roues en l'air. Avant l'accident, le vol de ces avions m'avait paru normal et le bruit des moteurs également. Je n'avais vu ni flammes, ni rien d'anormal pendant qu'ils étaient en l'air (...) ».

Le témoignage de M. Bodart recoupe le rapport du chef de patrouille Parizel, notamment sur le virage vers la droite de l'avion de Gilbert Métral.

Il rejoint aussi celui que nous avons recueilli auprès de M. Vandennack selon lequel c'est le second avion qui s'est abattu au sol. Dans le dossier d'enquête, on précise cependant que les observations des témoins ne permettent pas de préciser la position de l'avion du sergent-chef Parizel au moment de l'impact.

Deux causes possibles

Que s'est-il passé dans le ciel de Grand-Leez le 18 juin 1956?

Près de soixante ans après l'accident, on n'en connaît toujours pas les causes exactes et on en est réduit aux hypothèses.

Les enquêteurs retiennent deux possibilités, soit une défaillance du matériel, soit une défaillance du pilote.

Les débris disloqués de l'appareil n'apportent que peu d'éléments. Leur examen montre que l'avion est arrivé entier au sol. Il n'y a donc pas eu de rupture ou de déformation de sa cellule qui pourrait expliquer une perte de contrôle. D'autre part, tout est détruit et aucun instrument de bord n'a été retrouvé.

Un pilote – le sergent-chef Liedet – qui avait volé le même jour sur le Mystère IV A n° 87 avait bien signalé une anomalie avec la pression de la servo-commande. Une vérification faite par un mécanicien de la base avant le décollage de Gilbert Métral n'avait rien relevé d'anormal.

La commission d'enquête fera procéder après l'accident à de nombreux tests et mesures sur les servo-commandes d'une dizaine de Mystère IV mais ne retiendra pas cela comme cause possible de l'accident.

Un horizon artificiel défaillant ?

Deux jours plus tôt – le 16 juin – lors d'un précédent vol Mystère IV A n° 87, le pilote a relevé un dysfonctionnement de l'horizon artificiel, un instrument qui permet de mesurer l'angle entre l'axe de l'avion et l'horizontale. Ce dernier « *inclina de 15° à droite et à gauche dans un mouvement très lent en repassant par l'horizontale* » a précisé le pilote.

Mais l'instrument a été vérifié ultérieurement pendant 20 minutes par un mécanicien qui n'a rien constaté d'anormal.

Le 18 juin, d'ailleurs, cette « panne » ne semble pas se répéter avant le vol qui a précédé celui vers Grand-Leez.

Les enquêteurs notent toutefois que « *rien ne permet d'affirmer que l'horizon artificiel ait été en fonctionnement 'correct' lorsque Citron Leader est entré dans la couche de nuages* ». Ils n'excluent pourtant pas cette possibilité considérant que « *n'en ayant pas eu besoin jusqu'alors et l'aggravation de la météo ayant été rapide Citron Leader – qui n'avait pas l'intention de faire du nuage – aura probablement omis de checker [vérifier] son instrument avant de décider de s'en servir* ».

Le lieutenant Métral s'est-il fié à son horizon artificiel inutilisé jusque là et peut être décalé?

Son avion était très incliné et en virage. A-t-il réalisé brusquement que son horizon artificiel était défaillant et a-t-il cherché à retrouver le vol à vue à basse altitude?

Une erreur humaine?

Gilbert Métral s'est-il évanoui aux commandes de son appareil. Rien ne permet d'envisager, ni d'écarter cette hypothèse. Les enquêteurs estiment toutefois qu'il « *est difficile de l'imaginer coïncidant strictement avec l'entrée en nuage* ».

Le pilote a-t-il perdu le contrôle lorsqu'il est passé en pilotage sans visibilité et lorsqu'il en a été réduit à se fier aux seuls instruments de bord? Les enquêteurs l'admettent difficilement chez un pilote entraîné à voler sur Mystère IV dans des conditions atmosphériques généralement médiocres.

Le vol présentait-il trop de difficultés pour un jeune pilote? Il s'inscrivait dans le cadre de la formation normale des futurs commandants d'escadrille. C'était un vol à « *basse altitude* » et non un « *vol rasant* ».

Il faut toutefois remarquer que le plafond minimum de ce type de vol a été relevé huit jours après l'accident (Note 4570/EMAA/3/OP du 26 juin 1956). Est-ce une des conséquences directes de l'accident de Grand-Leez?

Un bref moment de distraction?

D'autre part, comme les témoins au sol n'ont à aucun moment perdu l'appareil de vue, les enquêteurs en déduisent que Gilbert Métral n'est entré que très peu dans la couche de nuages et que cela n'a pas été de nature à le perturber.

Le pilote a-t-il changé de décision parce qu'il se trouvait « *mal à l'aise* » en passant du vol à vue au vol aux instruments?

A-t-il été victime d'un bref, mais fatal, moment de désorientation spatiale ?

A-t-il eu une seconde de distraction pour jeter un coup d'œil sur sa carte?

A-t-il eu son attention attirée par un des instruments de bord ou l'allumage d'un voyant?

On ne le saura jamais!...

Mais à une vitesse de 200 mètres par seconde et avec une perte d'altitude en virage de 75 mètres par seconde, le moindre moment de distraction peut avoir des conséquences fatales. Surtout lorsque l'on vole à 300 mètres seulement du sol...

Il est donc très possible que le chasseur soit sorti des nuages dans une position qui ne laissait à son pilote ni le temps ni la possibilité de redresser l'appareil.

Le témoin Camille Bodart accrédite cette hypothèse lorsqu'il affirme que « *le second [avion] a piqué vers le sol en se retournant* ».

Les enquêteurs prennent d'autant plus au sérieux ce témoin que ce dernier venait d'effectuer son service militaire sur une base aérienne et qu'il était « *habitué à voir voler des avions* ». L'adjudant Bailly, de la gendarmerie de Gembloux estime d'ailleurs que c'est le seul témoin « *vraiment digne de foi et présentant toutes les garanties* ».

Les militaires français expliquent que l'avion aurait effectué une sortie des nuages « *presque [sur le] dos (...) à la suite de laquelle le pilote ferait un demi tonneau rapide et une ressource brutale en virage serré [manche] engagé à gauche. Cela permettrait d'expliquer pleinement la situation de l'avion au moment de l'impact.* »

Des pilotes confirmés

Le lieutenant Métral était suffisamment confirmé en vol sans visibilité et en vol en général pour estimer s'il devait ou non continuer sa navigation dans la couche de nuages. Il n'a pas posé de question à son chef de patrouille.

Les enquêteurs estiment d'ailleurs que l'esprit de décision et la précision de la navigation sont bien ce que l'on attend au cours d'un tel exercice d'un élève pilote à ce niveau d'entraînement.

Gilbert Métral était calme et adroit. Il progressait normalement. Son aptitude en vol sans visibilité et en vol aux instruments était très satisfaisante. Il avait déjà effectué des vols « *en leader* ».

On pourrait estimer anormal que la patrouille ait été menée par un sous-officier, mais tout l'encadrement des escadrons aériens n'était pas en place en 1956.

Jacques Parizel était un chef de patrouille expérimenté, breveté en 1952. Il était très calme et ne commettait habituellement pas d'imprudence. Chef pilote de son escadrille, ce dernier était réputé pour son métier et sa prudence. Il connaissait en outre très bien le pilote à entraîner.

Un de ses supérieurs, le commandant de formation, estime d'ailleurs qu'il était un élément très sûr, excellent moniteur, particulièrement confirmé pour les conditions du vol. Il écrit à son sujet :

«Ce n'est absolument pas le genre de pilote à se laisser surprendre par des conditions météo s'aggravant brutalement sans donner les ordres nécessaires, soit pour modifier le vol, soit pour écourter la mission».

La responsabilité du sergent-chef Jacques Parizel a été totalement dégagee.

Une cause « psychologique? »

L'Inspection Générale de l'Armée de l'Air française n'exclut toutefois pas d'autres hypothèses dans ses conclusions. Le pilote a peut-être connu *« un désarroi passager et provoqué une manœuvre mal contrôlée dans des conditions de vol délicates »*.

En effet, il venait de commettre coup sur coup deux « fautes » sur lesquelles sa mission de navigation allait être jugée: une mauvaise prise de cap au dessus de Perwez et une séparation de son équipier *«par entrée dans le nuage [avec la patrouille non rassemblée]»*.

Un éclair d'héroïsme?

Le *Courrier de l'Entre-Sambre-et-Dyle*, un hebdomadaire local édité à l'époque chez Duculot à Gembloux, n'a pas hésité – le 24 juin 1956 – à émettre une autre hypothèse:

«D'après des témoins oculaires dignes de foi, l'appareil était déjà invisible, il n'était plus que flammes et fumée, lorsqu'il passa au-dessus des dernières maisons de Grand-Leez, avant d'aller s'abattre moins d'un kilomètre au-delà, dans un champ de betteraves, près d'un chemin en terre battue».

«Il est trop tôt pour rien en déduire, mais peut-être l'enquête révélera-t-elle que l'avion étant trop bas pour que son pilote puisse sauter en parachute, il dut avoir la certitude du sort qui l'attendait, et en un éclair d'héroïsme, maintint son appareil assez haut et assez longtemps, pour que nul autre que lui ne soit victime de l'imminent écrasement, de l'imminente explosion...»

«Si les enquêteurs concluaient en ce sens, il serait souhaitable que les autorités communales de Grand-Leez en fussent informées. Et qu'elles décident alors qu'en bordure du chemin de terre battue soit dressée une très modeste stèle, une simple pierre de taille rappelant qu'est mort là, victime du devoir en service commandé, Gilbert Métral, lieutenant-pilote de l'aviation militaire française. Pareille décision serait unanimement approuvée par la population».

L'hypothèse de l'avion en feu avant l'écrasement au sol n'a pas été retenue.

Les conclusions de l'enquête officielle attribuent finalement l'accident à une «*cause indéterminée*» à l'origine de laquelle se trouve peut-être une défaillance de l'horizon artificiel.

Qui était Gilbert Métral?

Mis à part les appréciations de sa hiérarchie sur ses qualités de pilote, Marcel Gruselle et moi-même avons trouvé peu de choses sur Gilbert Métral, le malheureux pilote du Mystère IV A n° 87. Et cela malgré de nombreuses recherches...

Nous aurions en effet aimé retrouver sa famille pour lui rendre hommage.

Il ne nous a pas été possible non plus de retrouver la trace de Jacques Parizel, le pilote du second avion. Dans les mois qui ont suivi l'accident, il a été transféré à sa demande au Centre d'essai en vol de Bretigny, dans la banlieue parisienne.

L'escadron 02/012 auquel appartenaient les deux pilotes a été dissout en novembre 1957 pour renaître en 1980 et être à nouveau dissout en juillet 2009. La base 103 de Cambrai a été démantelée en juillet 2012. Il est donc difficile, 56 ans après l'accident, de retrouver des personnes qui auraient connu le pilote disparu et son équipier.

Nous savons que Gilbert Métral est né à Saint-Julien, en Haute-Savoie, le 14 avril 1931. Ses parents sont Joseph Rémy Métral, un voyageur de commerce, et Irène Mugnier, d'Annecy.

Au moment de l'accident, il a 25 ans et est domicilié à Cambrai. Son épouse est Mireille Doltaire. En 1957, après l'accident de son mari, elle était domiciliée à Aix-les-Bains. Le couple avait un enfant.

Le décès est déclaré à Grand-Leez le lendemain de l'accident par le secrétaire communal Gustave Thomas et par le capitaine Philippe Archambaud, officier de l'Armée de l'Air française dépêché sur place pour les besoins de l'enquête. Cet officier qui commandait à l'époque l'Escadron 03/012 basé à Cambrai a fait partie de la commission d'enquête. Il deviendra plus tard général d'aviation et fera partie de l'entourage immédiat du général de Gaulle.

L'acte de décès de Gilbert Métral enregistré à Grand-Leez le 19 juin 1956 précise que la mort est survenue la veille à seize heures dix.

Gilbert Métral a été fait Chevalier de la Légion d'Honneur, au grade de lieutenant, par un décret du 18 février 1957 portant le numéro 00808-PO-57.

La presse de l'époque

La presse de l'époque a parlé assez peu de cet accident aérien et l'a fait avec de nombreuses erreurs. Certains articles contiennent même des affirmations assez fantaisistes.

Le Courrier de l'Entre-Sambre-et-Dyle y est même allé d'une sévère appréciation :

«Nous savons tous par expérience personnelle que, donnant des détails et de nouveaux détails, relatifs à quelque événement tragique, les journaux transgressent pas mal la «vérité vraie»; sans doute parce que leurs correspondants prennent trop facilement pour vérité d'Évangile, les ragots, suppositions, voire les élucubrations pures qui se transmettent sur place».

La Dernière Heure du 20 juin 1956, consacre sobrement une vingtaine de lignes à l'accident sous les initiales J.L. (probablement Joseph Lambert, correspondant local à Beuzet). Le journal se trompe toutefois sur la provenance de l'avion qu'elle fait décoller du Bourget...



La Dernière Heure du 20 Juin 1956 (Coll. Privée)

La Meuse (Namur) écrit « qu'un des avions était déjà en difficulté lors de son passage au-dessus du bois de Grand-Leez ». L'article précise qu'après le crash « dans le lointain on entendait le bruit d'un appareil que l'on aperçut peu de temps après décrire un large cercle au-dessus de la localité avant de disparaître ». C'est le seul des quotidiens qui fait état de détails macabres sur l'état de la dépouille mortelle du pilote.

Le Peuple n'hésite pas à titrer « *A Grand-Leez, près de Gembloux, un « Mystère IV » s'écrase tandis que son compagnon de vol rentre en France sans avoir remarqué sa disparition* ». L'auteur (heureusement inconnu) de l'article écrit : « *L'autre avion avait poursuivi sa route vers Paris. Quand il arriva à Cambrai, il n'avait pas encore remarqué l'absence de son compagnon de vol. A 800 km.-h, les choses vont vite, bien sûr, a-t-on même le temps de les remarquer* »...

A Grand-Leez, près de Gembloux UN « MYSTÈRE IV » S'ÉCRASE tandis que son compagnon de vol rentre en France sans avoir remarqué sa disparition

Deux « Mystère IV », avions militaires français à réaction, vosaient à 800 km.-h, se mit à perdre rapidement de l'altitude. Quelques secondes plus

Le titre fantaisiste du Peuple (Collection Institut Vandervelde - Bruxelles)

S'il fait lui aussi provenir à tort la patrouille du Bourget, *Le Soir* donne de bonnes précisions sur l'altitude de vol. Il dit « *que le pilote du second avion, en regagnant la base (...), avait signalé la disparition de son compagnon de vol* ». Le journal de la capitale précise aussi – sous les initiales V.G. - que « *des témoins oculaires ont donné, aux membres de la commission franco-belge qui ont procédé à l'enquête mardi matin, divers renseignements. Aucun n'a vu de flammes au moment où l'appareil sortait des nuages. D'autres habitants ont déclaré que l'appareil volait normalement lorsqu'il passa au-dessus de la maison communale de Grand-Leez* ». A noter que l'avion est en fait passé beaucoup plus au sud de la maison communale.

Un « Mystère IV » s'abat à Grand-Leez

LE PILOTE EST TUE

(De notre correspondant.)

Lundi, vers 19 heures, deux avions à réaction français, du type *Mystère IV*, venant de la base du Bourget, survolaient la région de Gembloux - Eghezée. Au-dessus de Grand-Leez, l'un d'eux émergea de la couche de nuages, survola Grand-Leez à 300 mètres de hauteur, vola en direction de Petit-Leez, et alla finalement s'abattre dans un champ de betteraves appartenant à M. Vandernach, au lieu-dit le « Fond de Bondrival », à proximité de Lonzée, à mi-chemin entre le moulin De-trenno et le lieu-dit « Peau-de-Chien ». Une explosion se produisit à une certaine distance, s'éleva sur deux lieux, avec les habitants de trois maisons situées à 150 mètres de là. La gendarmerie de Gembloux et le garde champêtre arrivèrent bientôt et organisèrent un service de sécurité. Le capitaine aviateur Dubois, de la base de Beauvechain, et un délégué du ministère de la Défense nationale vinrent dans le courant de la soirée. On apprit alors que le pilote du second avion, en regagnant la base du Bourget, avait signalé la disparition de son compagnon de vol. On releva, dans les débris de l'appareil, le cadavre calciné de l'aviateur. Il fut mis en bière et transpor-

Le Soir du 20 juin 1956 (Coll. Privée)

Vers l'Avenir est le seul à avoir publié une photo des lieux de l'accident. On y voit sept personnes, des militaires, quelques civils et quelques débris informes de l'avion (voir page 1 de ce bulletin).

En Haute-Savoie, département natal du Lieutenant Métral, *Le Dauphiné Libéré* s'est borné à faire état de l'accident survenu « en Belgique dans les environs de Namur » et du décès du pilote, né à Saint-Julien.

PARIS : a e

ARCÉS
JITÉ

eur judi-
andor qui
il devant
Seine, est
malfauteur,
, le 10 dé-
nvier 1955
Bourg-en-
pistolet
dans le
vait enfer-
tait fait
gardien-
séjourna
à Vienne,
à Paris,
nabriolages
onna une
n démon-

UN CHASSEUR FRANÇAIS S'ÉCRASE EN BELGIQUE

Il était piloté
par le lieutenant Métral
de Saint-Julien (Haute-Savoie)

Namur, 19 juin. — Un chasseur à réaction français « Mystère IV », de la base de Cambrai, s'est écrasé aux environs de Namur, en Belgique.

Le pilote, qui a été tué dans l'accident, était le lieutenant Gilbert Métral, né le 17 avril 1931 à Saint-Julien (Haute-Savoie).

Une commission d'enquête française, dirigée par le commandant Archambaud, est arrivée sur place.

Il est permis
de se raser

«
si
D
ma
son
ser
sen

Le Dauphiné Libéré du 20 juin 1956 (Archives du journal)

Le Mystère IV A

Le *Mystère IV A* était fabriqué par la société Dassault Aviation. Elle avait signé un contrat en 1951 avec le Service technique de l'Aéronautique (STAé) français pour la réalisation d'un prototype de chasseur. L'avion devait pouvoir atteindre Mach 1, la vitesse du son (1.224 km/h), soit 340 mètres par seconde, en léger piqué.

Le premier *Mystère IV A* de série vole à Mérignac le 29 mai 1954. Au total, deux cent quarante deux exemplaires de l'appareil seront livrés à l'Armée de l'Air française. Ils voleront jusqu'en novembre 1982 avant d'être remplacés notamment par des *Alphajets*.



Un Mystère IV A de l'escadron 02/012 (Photo Service historique de la Défense – Photothèque Armée de l'Air française – Reproduction interdite)

De 1954 à 1958, un total de 441 appareils de ce type seront construits et livrés à divers pays.

La 12^e Escadre de Cambrai reçoit son premier *Mystère IV A* le 25 mai 1955.

Techniquement, le MD 452 *Mystère IV A* est un chasseur équipé de 2 canons de 30 mm pouvant tirer 150 coups. Il pouvait être équipé de lance-roquettes sous les ailes. Il était équipé de réacteur Rolls Royce. Son envergure était de 11,115 m pour une longueur de 12,889 m et une hauteur de 4,46 m. A vide, il pesait 5.860 kg et sa masse totale en charge était de 8.210 kg. Il pouvait atteindre une vitesse maximale de 1.110 km/h et atteindre les 13.700 m d'altitude. Son autonomie était de 1.170 kilomètres.

L'escadron 2/12 « Picardie » basé à Cambrai

C'est en 1951, que le terrain d'aviation d'Épinoy, près de Cambrai, est devenu une base aérienne. Il le restera jusqu'au 31 juillet 2012, date de sa fermeture définitive.

L'Escadron 02/012 « Picardie » est formé en 1954 et devient une unité de chasse à part entière le 5 juin de la même année. Il comptera deux escadrilles qui prendront les noms de deux fameuses unités de la première guerre mondiale : la SPA 172 « *Le Perroquet rouge* » et la SPA 173 « *L'oiseau bleu* ». Leurs pilotes utiliseront d'abord des *Ouragans* et ensuite des *Mystères IV A*.

Début novembre 1957, le 02/012 est dissout une première fois.

Il renaîtra en 1980 pour assurer une mission de défense aérienne sur *Mirage FIC*. Il participera alors à toutes les actions des forces d'assistance extérieures, notamment au Tchad. Il sera la première unité des Forces de Défense aérienne à ouvrir le feu en Afrique le 25 janvier 1985 après avoir essuyé des tirs de l'artillerie antiaérienne ennemie. En 1991, on le retrouve au Qatar où il assure 334 sorties totalisant 271 heures de vol.

En septembre 1992, l'escadron reçoit ses premiers *Mirages 2000/RDI*. Il participe aux opérations d'interdiction de survol en Irak et en Bosnie-Herzégovine.

En 1995, il devient autonome et une troisième escadrille est formée.

Au plus fort de son activité, en 2008, le 02/012 dispose de 18 avions, de 25 pilotes, de 140 mécaniciens et d'un secrétariat. Le 7 Juillet 2009, il a été dissout à nouveau.

Pierre Aubry

Pierre AUBRY
Rue des Champs 3
B-5030 GEMBLOUX

Sources bibliographiques :

- Archives du Service Historique de la Défense au Château de Vincennes – Vincennes (France) - Dossier 100E1653
- Collection de journaux du Cercle royal Art et Histoire de Gembloux
- Collection de journaux de la bibliothèque de la ville de Namur
- Collection de journaux de la Bibliothèque Royale de Belgique (KBR) – Bruxelles
- Collection de journaux de l'Institut Emile Vandervelde – Bruxelles
- Collection de journaux du Service des Archives de la Région wallonne – Beez
- Archives du Service des Ressources Documentaires – Documentation - Le Dauphiné Libéré - 38913 Veurey (France)
- Jacques Moulin (<http://avions-de-la-guerre-d-algerie.over-blog.com/article-gamd-454-mystere-iv-90188337.html>)
- Escadron 2/12 «Picardie» (<http://212picardie.free.fr/escadron.htm>)
- Association des amis et anciens de la Base aérienne 103 (<http://a3ba103.free.fr/>)

Remerciements à:

- M. Louis Vandenack, de Petit-Leez, pour son accueil et son témoignage ;
- M. Marcel Gruselle, de Grand-Leez, pour son aide tout au long de mes recherches ;
- M. J. G. Lebaudy, secrétaire de l'Association des amis et anciens de la Base aérienne 103, pour son aide de la première heure ;
- Mme Marie-Anne Dujardin, mon épouse, pour sa critique constructive.

Groupe Gembloux Généalogie ('G3')
Une initiative du Cercle royal 'Art et Histoire' de Gembloux

Une permanence « généalogique » est organisée les 1^{er} et 3^{ème} samedis (non fériés) du mois (de 14 à 17 heures) à la Maison du Bailli (2^{ème} étage), Parc d'Epinal à Gembloux – centre (entrée par la tour sud-est du bâtiment).

Vous pourrez y rechercher vos ancêtres dans les bases de données informatisées du G3, qui comptent plus de 850.000 noms de personnes ayant vécu dans la région de Gembloux depuis les années 1600. Le G3 met aussi à la disposition des chercheurs les tables alphabétiques des anciens registres paroissiaux de quelque 200 paroisses, des copies de nombreux actes de baptême, mariage et décès, ainsi que l'Etat civil de Gembloux (et de ses villages 'fusionnés') jusqu'en 1911.

Une assistance personnalisée gratuite et des conseils sont donnés aux débutants pendant cette permanence.

Renseignements : 081/61 26 04 (M. Gaston Mauroy)

E-mail : info@gemblouxgenealogie.be

Site Internet : <http://www.gemblouxgenealogie.be>

Les articles publiés dans ce bulletin
le sont sous l'entière responsabilité de leur auteur
et n'engagent en rien celle du Cercle royal 'Art et Histoire' de Gembloux.