Instruction du 20 juillet 1964
Modèle n° 305.0/100
(Modifié - 3° Mod. du 11.12.67)

A P P O R T D E C O M M A N D E M E N T

-=-=-=-

(2)

conçernant le Major SUDRE Pierre

de la SAMAM 09.691 - LIBREVILLE - Gabon -

disparu le 20 février 1978 à 12H30 locales.

dans la Province du Moyen-Ogooué (Gabon).

Position du militaire disparu :

en service aérien commandé.

Circonstances de la disparition :

Le Major SUDRE, Pilote Commandant de Bord, assurait le lundi 20 février 1978 une liaison aérienne avec transport de passé au moyen d'un hélicoptère SA 330 PUMA entre LIBREVILLE et FRANCEVILLE.

Le message de détresse transmis par l"équipage avait la teneur suivante : " Le PUMA se crashe, panne moteur, dans le 110 de NDJOLE pour 40 nautiques."

A ce jour, les Autorités Gabon[illegible] poursuivent les recherches entreprises;

Avis du Commandant de formation sur l'imputabilité au service

Disparition imputable au service, la mission était effectuée en service aérien commandé .

Fait à LIBREVILLE, le 7 mars 1978

Le Capitaine B. CADIOT
Chef de la S.A.M.A.M.F.A.G. 09691

SAMAM - 09691
Commandant
LIBREVILLE

. Enquête de la gendarmerie gabonaise suite à la disparition au cours d'un vol opérationnel d'un hélicoptère « PUMA » des Forces Armées Gabonaises (F.A.G)

Noms des personnes disparues :

a) Passagers :

- DJOUE – DABANY J.M., Lieutenant-colonel-Major
- OBEYE Christophe, Sous-lieutenant
- DEBA Henri, Aspirant
- NTOUNGOU NGUI P., Sergent
- SOMAND Guy, Sergent
- MOUKALA A., Sergent
- ANGOIZAMBIE R., Capitaine

b) Équipage :

- SUDRE Pierre
- AMAT P.M.
- FRANÇAIS P.H.

Ce jour, trois mai mil neuf cent soixante – dix-huit,

Nous soussigné :

ENIZAN François, Adjudant à la brigade des recherches de Libreville, officier de police judiciaire ;

Rapportons les opérations suivantes, que nous avons effectuées suite à la disparition le 20 février 1978, d'un hélicoptère « PUMA » des Forces Armées Gabonaises au cours d'une mission entre LIBREVILLE et FRANCEVILLE.

L'appareil avait à son bord six militaires gabonais dont le chef d'Etat – Major des forces terrestres et navales, le Lieutenant-Colonel-Major DJOUE – DABANY J.M., et quatre militaires français (trois coopérants et un contractuel. [...].

AU SUJET DE l' ENQUÊTE

Le 20 février 1978 l'appareil a décollé du Camp Aïssa entre 11h13 et 11h15. Cette heure a été confirmée par la tour de contrôle de l'aéroport de LIBREVILLE et par les militaires du camp précité.

Au départ, le pilote avait annoncé à la tour qu'il partait en mission "vol opérationnel en destination de FRANCEVILLE", sans autre précision. Le Commandant de bord n'a pas déposé de plan de vol, celui-ci n'étant pas nécessaire pour ce type de mission.

Vers 12h30 (heure exacte imprécise), deux aéronefs (un militaire et un civil), réceptionnent le message suivant :

« ici PUMA, moteur en panne, je me 'crash ', 40 nautiques de Ndjolé, sur le 110 ».

Aucun autre message n'a été émis. L'avion militaire a retransmis ce message à la tour de contrôle de LIBREVILLE, ou il a été enregistré sur bande, à 12h37 locale.

Cette information a été immédiatement communiquée aux autorités compétentes.

Vers 14 heures, un hélicoptère ALOUETTE III est parti sur les lieux. Il n'a pu survoler l'endroit en raison d'un orage et a été contraint de faire demi-tour. Ces faits ont été confirmés par un mécanicien naviguant qui se trouvait à bord de cet appareil.

Les recherches ont été entreprises dans une zone qui a été délimitée compte tenu des coordonnées indiquées par le pilote d'une part et ensuite d'après le temps de vol considérant qu'il naviguait à une vitesse estimée à 120 nœuds environ.

Les causes de la panne ne sont pas encore connues, il faudra attendre la découverte de l'appareil. Toutefois les renseignements techniques suivants ont été recueillis :

- L'hélicoptère PUMA venait de subir une révision périodique de premier échelon, effectuée dans les ateliers de la base. Cette visite a duré du lundi 13 février au samedi 18 février. En plus de la vérification complète, les mécaniciens ont remplacé la boîte de transmission arrière, déposé les tuyères qui, après nettoyage, ont été essayées sur un PUMA de la Garde Présidentielle. A l'issue de cette visite, aucune anomalie n'était constatée ;

- Lors du dernier vol de l'appareil, soit le samedi 11 février, l'équipage signalait une hausse anormale de la température du moteur. Cette anomalie a été détectée au cours de la visite périodique. Il s'agissait d'une panne du ventilateur qui a été changé ;

- L'anomalie constatée le 11 février, de même que les diverses réparations effectuées sont consignées sur les registres de l'atelier. Ces éléments d'ordre purement technique pourront être utilement relevés le cas échéant, après constitution d'une commission d'enquête et après qu'il sera établi que l'appareil est détruit. Aucun élément ne permet en l'état actuel de l'enquête de l'affirmer ;

- Le lundi matin 20 février, le PUMA décollait à 8 heures pour un vol technique de 30 minutes. Ce vol avait pour but de vérifier le bon fonctionnement des moteurs et des appareils de contrôle. Aucune anomalie n'était constatée. L'équipage au complet, plus l'adjudant FLEURY, mécanicien au sol, ont participé à toute la révision et ont confirmé que tout était normal lorsque l'appareil s'est posé à 9h00 ;

- A l'issue de ce vol, le mécanicien a procédé à la vidange de la boîte de transmission, vu qu'elle avait été changée. Il a refait le plein d'huile, vérifié les niveaux, contrôlé les systèmes de transmission. Il est ensuite monté sur les turbines et a effectué une vérification de la tête de rotor. Il a poursuivi son inspection et a constaté qu'un joint de la turbine gauche suintait légèrement. Il a procédé au remplacement de ce joint par un neuf. Le mécanicien naviguant, l'Adjudant-Chef Français, était présent ;

- Après cette dernière réparation, l'équipage est monté à bord. L'appareil a décollé et s'est rendu en vol à la station SHELL, où le plein a été effectué ;

- Il n'a pas été possible de savoir si le mécanicien a procédé à un autre contrôle soit à la station, soit au camp AÏSSA, avant de prendre l'air à destination de FRANCEVILLE ;

- Le PUMA a été mis en service le 8 décembre 1975 (sortie d'usine). Il avait effectué les vols de contrôle, puis le vol PARIS-LIBREVILLE avec 12 escales ;

- Depuis sa sortie d'usine, cet appareil a eu ses turbines changées, l'une le 29 novembre 1976 ; qui totalisait le 20/02/1978, 338 heures et l'autre le 23/06/1977 avec 271 heures. Le maximum autorisé est de 1750 heures ;

- D'après les renseignements recueillis il semblerait que la panne signalée par le pilote n'est pas due à une défaillance technique de l'appareil, mais à un phénomène externe. Deux hypothèses sont avancées. La première, il y' aurait eu de l'eau dans le kérosène, ce qui est possible, mais difficile à admettre pour deux raisons, aucun cas n'ayant été signalé après avoir fait le plein à cette station, ensuite l'appareil a deux moteurs avec des réservoirs séparés. Dans le pire des cas, il pouvait se poser sans difficultés avec un moteur et les deux ne pouvaient pas tomber en panne au même moment ;

- L'autre hypothèse avancée est qu'il a pu être frappé par la foudre. Il est établi qu'il y avait un orage dans la zone concernée ;

- Il est par ailleurs probable que l'appareil volait à faible attitude, en raison des conditions atmosphériques. Ce qui expliquerait que s'il s'est posé en catastrophe, le pilote n'a pu lancer un second appel ;

- Dans l'état actuel de l'enquête, il semble que l'on puisse exclure l'hypothèse d'un sabotage. Le mécanicien naviguant à lui-même participé à la révision périodique et au vol technique ;

- Dès la disparition de l'appareil, des recherches ont été effectuées par de forts détachements de toutes les forces de sécurité et avec des moyens importants en matériel. Par ailleurs les armées Françaises, des Etats-Unis, Ivoiriennes et Zaïroises ont apporté une aide matérielle aux forces gabonaises.

Les sociétés civiles implantées dans la zone signalée ont également apporté leur concours.

Les recherches ont été poursuivies par le quadrillage systématique du terrain aux environs du point de chute supposé, d'après les indications du commandant de bord avant l'accident.

Au moment de la clôture du procès-verbal, les recherches se poursuivent et tout élément nouveau fera l'objet d'un procès-verbal complémentaire faisant suite au présent.