

**CONCORDE PRESIDENTIEL**

**Par Jean Pinet**

Pilote d'essais Concorde

Le prestigieux Concorde avait, pour leurs déplacements, les faveurs des grands de ce monde, des chefs d'Etat en particulier. Avant que l'avion se démocratise chez Air France et British Airways on faisait appel aux avions en essais des deux côtés de la Manche. Et pour les interventions françaises ceux des Essais en vol de Sud Aviation/ Aérospatiale y étaient sollicités. C'était pour nous un vrai plaisir, celui de vols sortant de l'ordinaire des programmes d'essais, de haute responsabilité et qu'il fallait préparer dans le détail. Nous étions tous volontaires.

Le premier de la série, le voyage aux Açores avec le Concorde 001 du Président Pompidou se réunissant avec le Président Nixon, fut intéressant et plutôt mouvementé. Ensuite nous eûmes le retour dans ses foyers du Shâh d'Iran, le 29 juin 1974 avec le Concorde 02 d'Istres à Téhéran, Turcat et moi comme pilotes. C'est là que j'expérimentais pour la première fois le calvaire du copilote dans ce transport de personnalités. Un chef d'Etat se doit de saluer chaque chef d'Etat du pays survolé, ce qui est fait par message radio vers les autorités du contrôle du trafic aérien national, à leur charge de le retransmettre à qui de droit... Mais j'en avais l'initiative, avec un texte de trois-quarts de page en anglais fourni par le chef du cabinet du Shâh, et avec le souci de la sélection adéquate des fréquences radio. Il y a 40 ans ce choix des fréquences n'avait rien d'évident, surtout vers le Moyen-Orient. Et nous survolions successivement les zones italiennes, grecques et turques avant d'entrer en Iran, avec un avion se déplaçant à la vitesse de 36 km à la minute, ce qui ne laissait pas beaucoup de marge dans les échanges radio.

Pas de problème avec l'Italie. Ce fut tangent avec la Grèce, mais j'ai pu tout transmettre dans les limites de sa zone de contrôle. Mais pour la Turquie, après une bagarre homérique dévoreuse de temps avec son contrôle qui ne voulait pas, ou ne pouvait pas comprendre mon anglais et surtout à qui était destiné le message, j'avais abandonné tout espoir de le transmettre lorsque me vint une idée : le contrôle turc, bien que tenu par des turcs, était alors sous obédience américaine. Rapidement je trouvais la fréquence d'approche de leur principale base militaire. Après les avoir contactés je leur dis rapidement l'objet de mon intervention, ce qui laissa mon interlocuteur sans voix. Mettant à profit ce silence et surtout ne voulant pas lui laisser le moindre temps de réflexion, je lui débitai mes trois-quarts de page. Après avoir compris qu'il avait bien reçu je le remerciai et je changeai immédiatement de fréquence pour contacter les Iraniens dont on approchait de la frontière.

Le contact fut aisé mais leur préoccupation nous étonnât. Toutes les trois ou quatre minutes ils demandaient notre position. La leur donner était facile, j'avais simplement à lire les coordonnées affichées par la centrale à inertie qui défilaient à grande vitesse à Mach 2.

Le vol de 2 heures 50 minutes fut sans histoire, sauf pour moi, et nous atterrîmes à Téhéran où nous attendait une réception protocolaire très colorée. Après la descente du Shâh accueilli avec tous les honneurs dus à sa condition, le chef du protocole vint nous trouver à la porte de l'avion alors que nous étions survolés par une patrouille de quatre chasseurs F4 dans un ordre discutable, à très basse altitude et grande vitesse. Avec un grand sourire il nous dit que la patrouille était censée nous accompagner depuis la frontière. Nous eûmes alors l'explication des demandes répétées de coordonnées : intercepter un Concorde à Mach 2 par des chasseurs supersoniques ne semblait pas évident, même en connaissant son exacte position. A ma connaissance ce fut l'un des derniers voyages du Shâh avant la révolution islamique.

Puis vint le Président Giscard d'Estaing. Nous eûmes le privilège de le transporter deux fois avec le Concorde 1. La première fois c'était du 19 au 21 octobre 1976, de Roissy à la Réunion et retour, avec escale à Bahreïn. A nouveau nous nous retrouvions Turcat et moi à partager les tâches de pilotes, alternativement à gauche et à droite. Voyage sans histoire particulière. Sauf un spectacle grandiose que je n'oublierai jamais. Le retour, sur le trajet Bahreïn-Roissy, s'est effectué de nuit et nous avons survolé la Méditerranée entre 15 et 18 km d'altitude à Mach 2 dans le silence du poste de pilotage lorsque la visière pare-brise était relevée. Mais sous nous, dans le clair de lune, de la côte égyptienne à la Sicile, était un immense tapis de nuages, de cumulonimbus en grande activité. Le tout était illuminé jusqu'à l'horizon par des centaines de décharges électriques incessantes éclairant de façon irréaliste l'intérieur des nuages. Glissant rapidement au-dessus du spectacle grandiose et fantomatique, magnifique et menaçant, nous restions sans voix, heureux de ne pas être dedans comme nous l'aurions été avec un avion conventionnel. Bien que l'heure fût tardive nous n'avons pas hésité à le signaler au Président, qui cependant devait se contenter de la vision par les minuscules hublots de la cabine.

Son deuxième voyage ne fut pas sans histoire. C'était entre Roissy et Riyad et retour. C'était aussi la période du début du terrorisme aérien et déjà quelques avions avaient succombé à l'action de bombes placées à bord. L'aller s'est passé sans problème le 22 janvier 1977, Gilbert Defer à gauche et moi à droite, en 3 heures 35 minutes.

## TEMOIGNAGE

Au retour Gilbert était à droite, moi à gauche et Michel Rétif au troisième siège, le 25 janvier. Décollage de Riyad et montée sans histoire, accélération vers Mach 2 et 50000ft (15 km) comme dans les livres. Mais à l'arrivée à Mach 2 : « boum !... ». Incident immédiatement identifié : décrochage de l'entrée d'air numéro 4. Nous étions désormais habitués à ce genre d'incident, sans gravité depuis notre aventure de 1971 sur le 001, mais très spectaculaire par son bruit et l'ébranlement de la structure. Michel Rétif avait rapidement récupéré la conduite de l'entrée d'air en contrôle manuel et tout était redevenu normal, le fautif était probablement l'un de ses calculateurs. Et nous appliquâmes la procédure requise que Gilbert nous lit. La réduction du moteur étant la première action à effectuer Gilbert le réduisit ce qui occasionna un second « boum ». Nous revînmes immédiatement à la configuration initiale, Michel récupérant à nouveau l'entrée d'air en manuel. Le pilotage de l'entrée numéro 4 en automatique était désormais impossible et celui en manuel d'une entrée d'air pendant trois heures n'avait jamais été envisagé. Ayant bien stabilisé l'avion en vitesse et altitude nous entreprîmes un rapide conciliabule avec Henri Perrier au poste d'ingénieur.

Dans un tel cas, la procédure demandée était de revenir en vitesse subsonique et de continuer le vol. Oui mais à Mach 0.95 la distance maximale possible est inférieure à celle à Mach 2, et Riyad-Roissy correspondait à la distance maximale normale en supersonique. Nous avons évidemment envisagé un tel problème et l'escale optimale prévue en subsonique était Athènes. Le Quai d'Orsay avait approuvé du bout des lèvres car à l'époque la Grèce se trouvait sous la dictature des « colonels », très peu prisée des démocraties occidentales. J'étais donc très peu en faveur de cette solution et je n'avais aucune envie de mettre notre Président dans une situation politiquement délicate. Et j'optais pour la poursuite en supersonique, mais à Mach 1.96 ce qui nous procurait une petite marge de manœuvre dans le pilotage manuel de l'entrée d'air, que nous pouvions mener ensemble Michel et moi, lui contrôlant la position des rampes d'entrée d'air et moi la vitesse de rotation du moteur, les deux paramètres principaux d'adaptation de l'entrée. Tous deux nous avions les yeux rivés sur un minuscule instrument du panneau mécanicien montrant l'équilibre optimal nécessaire des ondes de choc dans l'entrée, tout en exerçant de minuscules ajustements concertés, Michel agissant sur de minuscules basculeurs grâce à ses gros mais magiques doigts de fée et moi bougeant méticuleusement la manette du moteur 4, les trois autres fonctionnant en automatique, le PA étant en mode de maintien de Mach. Gilbert s'occupait du contrôle général, de la navigation et de la radio. Henri ayant confirmé que nous pouvions arriver à Roissy à ce Mach 1.96, bien qu'ayant ainsi utilisé nos réserves classiques avec cette vitesse non optimale, je décidai de continuer, le pire pouvant nous arriver alors étant de faire escale à Istres, base militaire française.

Henri s'était déplacé pour avertir le Président de l'incident sans gravité. Ce dernier ne semblait pas avoir été affecté par le bruit et l'ébranlement, mais en revanche son ministre des Affaires étrangères avait changé de couleur, pensant que nous avions été la cible d'un attentat.

La consommation étant à Istres conforme aux prévisions d'Henri je décidai de poursuivre. Mais le contrôle de Paris nous réservait une surprise. On nous demandait d'attendre en l'air une demi-heure car le Premier ministre Raymond Barre avait du retard dans son arrivée à Roissy et le protocole exigeait qu'il accueille son Président à sa sortie de l'avion. Je n'étais évidemment pas d'accord et je dépêchai Henri auprès de Giscard pour qu'il sache que nous ne pouvions pas attendre en vol. Le compromis fut qu'après l'atterrissage non différé nous attendions l'arrivée de Barre au parking.

Après 3 heures 55 minutes de vol l'atterrissage fut sans histoire et j'essayai de perdre du temps en roulant à faible vitesse sur les taxiways, ce qui m'attira d'âpres remarques des malheureux obligés de me suivre à ma vitesse de tortue. Je renonçai et au parking, moteurs arrêtés et groupe électrique branché, j'allai tenir compagnie au Président, commentant le vol et profitant de l'occasion pour sonder son opinion sur la survie en question du programme Concorde. Je n'obtins aucun scoop et il me confirma ce que je savais déjà : l'exploitation des 14 avions de série construits serait poursuivie. Puis Barre arriva et le voyage se termina.

Mais il restait à expliquer l'incident du calculateur d'entrée d'air. A la suite des essais intensifs de mise au point à Casablanca le standard des calculateurs avait été défini et appliqué par nos collègues de British Aerospace en charge du groupe motopropulseur. Mais une fuite sur une tuyauterie de captation de pression avait induit une mauvaise référence pour les deux calculateurs qui avaient en conséquence commandé une mauvaise position des rampes. Bien qu'ayant ensuite tout expliqué au chef de cabinet de Giscard et ayant promis que cela ne se reproduirait plus le Président préféra le confort et la régularité de la maintenance Air France et utilisa ses Concorde. En cela il fut âprement critiqué par son adversaire politique Mitterrand qui, lorsqu'il fut à l'Élysée n'hésita pas à faire comme lui, à utiliser les Concorde d'Air France pour ses déplacements officiels, faisant ainsi fi de ses critiques politiques passées.

**JP**

16/11/14