

# UNE ARRIVEE PARTICULIERE A KENNEDY

## LE DERNIER VOL DE GILBERT JACOB

**Par Pierre Grange**

*Le dernier vol est un moment important dans la vie d'un pilote de ligne ; il lui permet de clore sa carrière et de savoir enfin s'il a bien exercé son métier ; pas de bilan possible avant la dernière application du frein de parc. Tout peut arriver jusqu'au dernier instant. Je me souviens ici du dernier vol de Gilbert Jacob et plus particulièrement de sa dernière étape aux commandes.*

**V**eux-tu être mon copi pour mon dernier vol ? La question de Gilbert Jacob ne me surprenait pas mais me faisait grand plaisir, vu l'estime et, oserai-je le dire l'amitié dans laquelle je le tenais. Je connaissais bien Gilbert depuis qu'il avait été mon instructeur sur Boeing 747 en 1979. J'avais découvert au cours des deux mois que durait l'exercice, un monsieur charmant mais secret ; c'est avec joie que je le retrouvais quelques années plus tard, en tant que Chef de Division Concorde.

Comme sur Boeing, Gilbert était sur Concorde, la compétence même et il tendait à faire de chacun de ses vols une perfection. À l'escale, il restait très professionnel et gérait son repos de manière à être en forme pour le vol suivant. Il fut, pour moi, un exemple. On aurait donc pu s'attendre à ce qu'il aborde chaque vol en pleine décontraction mais, sous la facilité apparente, il était souvent tendu, ce qui se traduisait, à l'arrivée, par une réelle fatigue. Même si aucun vol Concorde n'était anodin, cela m'étonnait toujours et je mettais cela sur son côté perfectionniste.

Donc ce jour-là de janvier 1987, pour ce dernier vol, avec Gilbert Barbaroux comme officier mécanicien navigant, nous partons joyeux pour New York. Madame Jacob est passagère et, discrète, viendra assister à l'arrivée ; Gilbert « fait l'aller », c'est-à-dire qu'il pilote sur l'étape ; quant à moi je m'occupe de l'assister au mieux, en particulier en faisant la radio. Sur Concorde, plus encore que sur les autres avions de ligne, il faut que le « radiotélégraphiste » soit bien en phase avec le pilote aux commandes. Les forts taux de montée et de descente demandent de l'anticipation auprès du contrôle aérien et il ne s'agit pas d'attendre que le Commandant de Bord demande pour envoyer son message ; l'anticipation est permanente.

Dans tous les cas, c'est le copilote qui, traditionnellement, s'informe de la météo. Nous sommes en 1987, Concorde traverse l'Atlantique à Mach2 mais il a des moyens de communication équivalents à ceux qui équipaient les premiers avions à hélices s'aventurant au dessus de l'océan, les DC4 et autres Constellation. La grande amélioration, c'est qu'on travaille en « phonie » alors que les grands anciens embarquaient un radionavigant qui communiquait en graphie « titi.. tata ... ». Autre différence, nos postes HF sont faciles d'utilisation, l'accord antenne, une étonnante particularité de ce mode de transmission, est automatique ; les premiers postes HF étaient de véritables monuments et leur utilisation demandait un grand savoir faire.

Tous ceux de ma génération gardent un souvenir ému de « l'accord antenne de l'ART13 », une redoutable épreuve de l'examen final de la qualification radio des années 60.

Nous disposons sur Concorde de deux postes HF qui nous permettaient, lors de la traversée de l'Atlantique, de communiquer avec les centres de contrôle de



## TEMOIGNAGE

Gander et de Shannon, de prendre les météo récitées à heure fixe sur des fréquences dédiées, et, en cas de besoin, d'appeler le quart opérations de la Compagnie en transitant par un relais à Stockholm ; on pouvait même mettre nos montres à l'heure grâce au « top horaire » et, en cas de grands événements écouter RFI. En un mot, dès que nous étions en zone océanique, la HF était notre seul canal de communication.

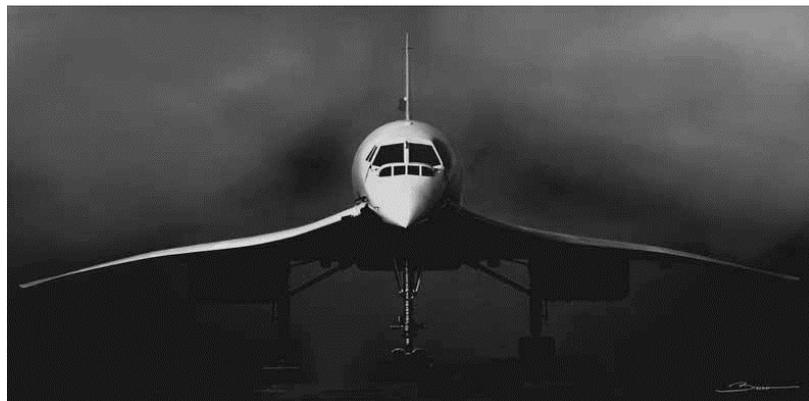
Et ce jour-là, la météo à New York ne s'annonçait pas très bonne. Les « prévis » et les « actuelles », que je copiais à H + 10 et H + 40, parlaient de plafonds bas, de vents forts, de pluie enfin rien de bien réjouissant mais rien non plus d'inquiétant pour notre vol. Kennedy restait fréquentable pour un avion de ligne. Les terrains en route étaient au-dessus des minima et, à plus de 15 mille mètres, dans le ciel bleu profond de Concorde et son soleil éclatant, nous étions sereins.

Par le travers d'Halifax, à 500 miles nautiques de l'arrivée, nous pouvions contacter directement en VHF l'escale de New York, grâce à l'antenne relais située à Bangor. Dès 7 heures le matin, soit une heure et demie avant notre atterrissage, ils commençaient à veiller la fréquence pour nous donner des informations complémentaires et, éventuellement, leur ressenti de la situation météo.

La 04 est en service ; c'est la piste « mauvais temps ». Elle est équipée de moyens d'atterrissage ILS permettant un éventuel atterrissage automatique avec des minima brouillard. C'est un premier signal inquiétant car, dans cette configuration, Kennedy ne propose qu'une seule piste pour l'atterrissage ; les autres configurations permettent des atterrissages simultanés sur 2 pistes : 13 ou 31 gauche et droite. Tout le trafic à l'arrivée va donc se retrouver sur le même axe et les trajectoires seront à la discrétion du contrôleur aérien qui, au radar, fixera les vitesses et les caps de chacun.

Nos déagements sont préparés et, la situation n'étant quand même pas trop mauvaise, nous décidons de nous appuyer sur Newark, le terrain situé à deux pas de Manhattan, de l'autre côté du fleuve Hudson. Généralement, les rares décisions de déagement prises sur Concorde l'ont été très tôt et parfois à haute altitude, et toujours sans attendre d'être au totalisateur de déagement c'est-à-dire à la limite en terme de carburant. À l'inverse des autres avions de ligne, il n'est pas question de placer un Concorde dans un circuit d'attente. Vitesse réduite et mises en virage répétées entraînent une consommation carburant rédhibitoire et, nous le savons, peu en rapport avec les courbes publiées dans le manuel de vol. Je fais malgré tout le calcul du temps d'attente dont nous disposons et qui est de l'ordre du 25 minutes avant déagement sur Newark. Cela nous donne une estimation de nos capacités en pétrole mais, sans se le dire, personne dans le cockpit n'envisage de déager à la limite théorique.

Notre croisière se termine et nous sommes occupés lorsque madame Jacob vient s'installer sur le jump seat pour assister à l'approche. Il est vrai que l'arrivée au petit matin sur New York est toujours très belle. Pour l'observateur chanceux, mais aussi pour le pilote, le nec plus ultra c'est l'arrivée Canarsie qui permet, après avoir laissé Verrazzano bridge et la Statue de la Liberté sur la gauche de descendre vers Queens en virage pour terminer dans l'axe d'une des pistes 13. Ce jour-là, il n'y aura pas de « scenic arrival ». À 30 mille pieds, en descente, nous pénétrons dans la couche



## TEMOIGNAGE

dense des nuages ; bientôt, il faudra allumer les feux de la planche de bord. Nous sommes passés en quelques minutes de la lumière de l'été à l'obscurité hivernale.

Rapidement, nous sommes transférés sur la fréquence d'approche de Kennedy et tout de suite nous sommes dans l'ambiance. Dans la voix du contrôleur et dans les réponses rapides des nombreux avions en vol à cet instant, le ton est donné. D'habitude lorsqu'il fait beau et il fait souvent très beau à New York, la majorité de ces avions arrivent à vue sur la piste la mieux orientée pour eux. Ils ne s'attardent pas avec le contrôleur d'approche qui les transfère vite avec le contrôleur de tour : « cleared visual approach, change on etc ... » ; mais aujourd'hui, tout le monde est obligé de faire une arrivée mauvais temps et de se placer à la queue leu-leu, sur le même axe.

Dès mon premier message, le contrôleur nous demande de réduire la vitesse alors que nous avons encore un long chemin à parcourir avant le toucher des roues. On entend que des avions sont en attente. Instantanément, l'ambiance dans le cockpit s'alourdit.

Un des principes aux US est de savoir informer le contrôleur des possibilités dont on dispose en matière de carburant pour que, de son côté, il sache comment gérer au mieux l'écoulement du trafic dont il a la charge. En accord avec Gilbert Jacob, je lui indique que nous dégagerons sur Newark dans 15 minutes. Le contrôleur prend en compte et nous savons qu'à présent nous avons passé ensemble un accord tacite. S'il ne peut nous garantir la destination, nous savons qu'il nous dirigera, tout de suite, vers notre dégagement. Comme il poursuit le guidage, nous nous sentons rassurés quant à l'atterrissage à Kennedy ; bientôt notre cap s'infléchit vers le terrain et le moral revient. Soudain, à un vingtaine de nautiques du seuil, il nous demande d'effectuer un tour d'attente ; nous sommes alors à 220 nœuds, vitesse ridicule pour nous et consommation phénoménale en virage d'attente. Le contrôleur nous garantit a « very short return » mais tant que nous serons dos à la piste, Madame Jacob nous le dira après : « il y a eu de la tension là hein ? ». Avec le cap retour et la capture de l'ILS, nous nous sentons mieux mais la vitesse doit encore être réduite. Gilbert Jacob anticipe la sortie du train pour éviter toute mauvaise surprise de dernière minute mais cela fait encore monter un plus haut les débits de carburant. Quant à Gilbert Barbaroux, après avoir bien transféré tout le carburant restant dans les quatre nourrices, il veille à équilibrer parfaitement les niveaux. Au toucher des roues, nous nous posons avec la quantité pour dégager sur Newark mais pas beaucoup plus. Au sol, il y a du vent, de la pluie et le plafond est bas. La température est douce pour la saison et il fait sombre. C'est une triste matinée de janvier mais comment ne pas avouer que nous sommes heureux d'être arrivés à bon port. Cette arrivée ce matin-là, qui n'était pas méchante en matière de trafic, montrait bien qu'il aurait été impossible d'arriver à Kennedy en Concorde aux heures de pointe de la soirée. La moindre réduction de vitesse et un simple tour d'attente avait effacé la quantité d'attente dont nous disposions sur le papier.

Le lendemain, comme souvent à New York, le temps avait changé du tout au tout, la température était descendue autour de 0°C, le soleil était éclatant. À Kennedy, l'escale fêtait le dernier décollage de Gilbert Jacob qui, peu familier des effusions, en était heureux. Pour l'étape vers CDG, je tenais à ce qu'il « fasse » le retour mais il n'en a pas été question et Gilbert m'a dit : « tu sais, une étape comme hier, c'était parfait comme dernier vol ! »

### Pierre Grange

