

UN VOL PAS COMME LES AUTRES



Par Philippe Girard

Je ne devais pas faire ce vol. Programmée pour le 1^{er} janvier 1990, la rotation prévue a été modifiée. Elle débute le 30 décembre ! Le commandant prévu ne peut l'assurer. Je pars de réserve. Alain Geoffroy en pilote et Michel Diou comme mécanicien complètent l'équipage technique.

Un vol sur New York, même en Concorde, cela n'a rien d'exceptionnel. Le départ de ce charter est prévu dans l'après midi, avec le plein de passagers. Les conditions météo sont mauvaises à Charles de Gaulle : de la neige, faible mais continue, et du givre. La piste en service est celle face à l'est, la plus au nord du terrain ; donc un roulage assez long ; pour un avion qui consomme 80kg/mn au roulage, c'est pénalisant et il faut compter 800kg supplémentaires puisque la procédure après le décollage, impose un demi-tour pour revenir verticale terrain avant de prendre le cap sur Evreux. Cerise sur le gâteau, l'avion doit être dégivré. Bien qu'ayant négocié un passage « le plus court possible » au dégivrage, nous avons consommé plus de 2 tonnes, avant de rouler vers la piste. La conclusion s'impose : retour au parking pour compléter les réservoirs. Il neige toujours ... je demande la piste sud, plus proche du parking.

Nous voilà partis ... avec un certain retard. En contactant « Shanwick », nous sommes informés que la route normale, la plus courte, est occupée par un Concorde anglais. Nous voici donc sur la route la plus longue. Nous montons difficilement, il fait chaud, même très chaud dans la masse d'air que nous traversons. « Standard + 15 » ce qui signifie une consommation supplémentaire de 4 tonnes environ sur le trajet !



Dans le poste, nous faisons chacun nos calculs. On peut entendre une mouche voler ! Au 40° Ouest, vers Kennedy, il doit rester en principe 42 tonnes minimum. Nous en avons à peine 40, avec une mauvaise météo à New York. Le premier, Alain Geoffroy se manifeste : « aujourd'hui, New York, je ne le sens pas bien ! ». A l'unanimité le déroutement est décidé vers Halifax où il fait très beau. Escale rapide prévue, puisqu'il y a juste à remettre du carburant ! Malgré la bonne volonté des pétroliers, l'escale nous prendra 1h30. Nous arrivons à New York dans le trafic assez dense de la fin de journée. La météo est moyenne. Le B747 parti après nous ... est déjà arrivé !

Le retour est le 1^{er} janvier 1990, vol AF002. Il fait très beau à New York. Nous partons à l'heure avec l'avion arrivant de Paris et tout se déroule dans la routine habituelle : ... passage du Mach 1, Check List Mach 1.15. Un vol « nominal » comme disent les responsables lors du départ d'une fusée. Un peu avant Mach 1.4 (1.39 en réalité) on ressent une secousse comparable à de la turbulence de sillage, puis un grand bruit, et quelques instants plus tard « Alarme incendie moteur 4 ». Nous appliquons les procédures et les Check Lists, comme au simulateur mais avec une particularité notable ce jour là : nous sommes en accélération vers Mach2 et le carburant est en cours de transfert vers l'arrière. Il nous faut donc interrompre cette procédure et ne pas oublier de transférer vers l'avant pour récupérer le centrage adapté au vol subsonique.

TEMOIGNAGE

Le mécanicien annonce : « je ne sais pas si la bouteille extincteur a été percutée ; le voyant reste figé ». La poignée du coupe feu est toujours rouge. Au bout de 30 secondes, il faut percuter la deuxième bouteille si le feu persiste. Notre voyant s'éteint à 25 secondes ! Demi-tour vers New York. Vidange en ligne droite ... sans perdre trop de temps. Nous étions quand même un peu pressés de mettre les roues sur la piste.



**Gérard Dumontel et 2 autres mécaniciens de Mach2 Maintenance inspectent à Kennedy le moteur 4.
Sur la « table » mécanicien, quelques ailettes endommagées**

Lorsque le mécanicien sol ouvre les capots du moteur, des morceaux tombent, des boîtiers électriques pendent aux bouts des fils ... Nous avons eu un « vrai » feu moteur. Je dis « vrai » car l'alarme feu moteur ne signale parfois qu'une simple fuite d'air chaud. Ce jour là, une ailette compresseur s'était détachée entraînant un feu de titane. Le carter moteur avait fondu sur les trois quarts. Le bâti moteur s'était déformé lorsque le compresseur s'était bloqué.

Il n'y a pas d'avion de réserve ... nous retournons à l'hôtel ; la soirée sera morose ... est ce que nous avons fait ce qu'il fallait ? Nous partirons le lendemain sur le vol AF002 ... en passagers cette fois là !

Ce n'était vraiment pas un vol comme les autres.

Philippe Girard

