

PARIS – CAYENNE – MURUROA 1985

12 – 15 septembre 1985, un vol présidentiel très particulier



Par Pierre Grange
OPL Concorde 84 - 89

Depuis moins d'un an, je suis lâché en place droite sur Concorde, et comme tout le monde, je suis spécialisé sur New York. Je ne m'en lasse pas car la météo, la charge, la température rendent à chaque fois le vol intéressant.

En fait c'est souvent un vol de rêve où l'on savoure certains instants que l'on sait réservés à Concorde ; ainsi l'allumage des réchauffes 2 par 2 au moment de l'accélération supersonique, ce moment de libération où après moult check-lists et messages radio, le contrôle au sol nous laisse partir vers les étoiles ; c'est aussi le ciel « bleu » de Concorde cher à Edouard, ce « bleu » si proche de la nuit ; remarquable aussi l'apparition sur la courbe de l'horizon de Terre-Neuve 2 heures seulement après le décollage de Roissy ; quant à New York, l'arrivée dans la lumière crue du matin et l'accueil amical de l'escale de Kennedy n'a rien à voir avec ce que l'on connaît sur 747 et la foule de l'après midi ou du soir.

Parfois, le vol en Concorde est moins contemplatif ; on ne craint pas trop le vent sur cet avion mais la température est l'obsession. Lorsque, dans la première partie de la croisière supersonique, la température est « chaude » en altitude, c'est-à-dire au dessus des -55°C de l'atmosphère standard, l'avion ne monte pas et ne parvient pas à accrocher Mach2. Il consomme donc un peu trop ; quand arrive la bulle froide, quel soulagement ; souvent en hiver, c'est Kennedy qui nous inquiète : la neige, le verglas, le « fog » qui touche toute la zone. Au cockpit, sans se l'avouer, on aime bien ces situations. Chacun fait ses estimations et nous comparons nos courbes de conso. Du côté d'Halifax, nous pouvons échanger directement en VHF avec les opérations de Kennedy qui nous donnent leur avis sur la situation et son évolution. Avant la descente, le commandant décide de la stratégie que nous appliquerons arrivés dans les basses couches, où Concorde dévore et a horreur d'attendre. Dans ces conditions c'est souvent à la radio que ça se joue : faire comprendre le plus tôt possible au contrôleur américain nos possibilités et nos préférences, l'associer à notre vol ; généralement, il joue le jeu et nous garantit une heure d'approche acceptable. Ce n'est d'ailleurs pas une faveur qui nous est faite, c'est leur manière de travailler et c'est très positif en termes de sécurité. Poser Concorde à Kennedy dans des conditions hivernales marginales, en ayant « bien travaillé » pour tout prévoir, était toujours, pour nous les 3 PNT, une satisfaction partagée.

La grande particularité de l'équipage Concorde c'est qu'on vit le vol tous ensemble. La porte du cockpit est ouverte en permanence. Les sons en provenance du galley avant nous renseignent sur l'intensité du travail : bruits de tire bouchon en rafale au moment de la préparation du vol, entrecrocs des cassolettes en sortie de four au moment du « coup de feu », maniement rageur des armoires ; parfois, la vague des plateaux en préparation envahit le couloir ... la logistique dans un espace aussi vaste que 2 cabines téléphoniques c'est une affaire d'expérience : c'est l'affaire du « stew de galley ».



Ambiance Mach 2 : Gérard Cucchiaro,
Caroline Flornoy & Michel Gauguin,

Parmi toutes les tâches qui lui incombent, il arrive à nous servir des plateaux repas qui sont différents des plateaux passagers et dont un, pour des raisons de sécurité, est particulier ; une petite complication supplémentaire de son plan logistique. Il n'oublie pas non plus, de nous entretenir des potins éventuels de la cabine, et souvent nous avons droit à de petites attentions de sa part. Il n'est pas rare de découvrir, sur le pylône, arrivé là silencieusement entre 2 points tournants, un plein verre de dragées au chocolat. Tous les navigants Concorde se souviennent de ces confiseries, et il est certain que jamais, nous n'en trouverons d'aussi bonnes.

C'est en arrivant par le travers de l'île de Nantucket, alors que nous approchons de la descente, que la frénésie s'empare souvent du galley avant : les chariots à roulette s'entrechoquent, les casiers claquent au fond de leurs logements. Il faut débarrasser la cabine, préparer le vestiaire et tant d'autres choses doivent être faites avant le fatidique « dong » qui obligera tout le monde à s'asseoir et s'attacher. Les rideaux alors sont tirés et, vu du siège avant, en se penchant, on peut voir l'allée centrale qui se tortille sous l'effet de la turbulence du vol; quelques passagers ont la tête penchée, façon mécanicien de locomotive.



**Gilbert Jacob,
Chef de Division Concorde**

Donc je vole depuis bientôt un an sur Paris New-York exclusivement et, je le sais, je le sens, je suis heureux. Un jour que nous bavardons ensemble, Gilbert Jacob, Chef de Division m'annonce qu'il compte sur moi pour être copi sur les vols présidentiels en remplacement de Jean Claude Delorme qui s'apprête à partir en stage CDB. Et pour me mettre un peu dans l'ambiance il me dit que je ferai partie de l'équipage de réserve sur la prochaine aventure présidentielle. Il s'agira bien d'une aventure, car le voyage Paris, Cayenne, Mururoa du 12 au 15 septembre 1985 restera dans toutes les mémoires comme une série ininterrompue de pannes et de « loupés » divers.

Encore aujourd'hui, je reconnais infailliblement celles et ceux qui y ont participé car dès que j'aborde le sujet, leur œil s'allume et ils disent : « j'y étais ! » et ils n'attendent pas pour me raconter ce qui a cloché dans leur partition.

Le vol est assez ambitieux : le président doit rallier Mururoa pour assister à un essai nucléaire, tout en s'arrêtant quelques heures à Cayenne pour voir s'envoler une fusée Ariane. Personne n'imaginait qu'elle choisirait, elle aussi, d'exploser. Du fait du nombre et de la longueur des étapes, il faut programmer plusieurs équipages : c'est l'équipage Quilichini qui fera la partie CDG – Dakar – Cayenne puis Gilbert Jacob poursuivra vers Lima Mururoa.

Je me retrouve donc ce jeudi matin à la préparation du vol pour ce que l'on appelle, en jargon Air France, une banale réserve terrain en compagnie d'Edouard Chemel commandant, Gérard Cucchiaro mécanicien navigant et deux radios navigants : Jean Lecuyot et Dominique Sauvat. Les radios sont obligatoires sur ces vols officiels car, outre le fait d'assurer les communications protocolaires avec les états survolés, les ineffables « Au moment où je vous adresse ... meilleures salutations etc ... » ils doivent aussi et surtout maintenir une veille permanente avec l'Élysée



Jean Lecuyot



Dominique Sauvat

pour les raisons stratégiques que l'on sait. Ce jour là, ils sont deux : Jean, le vieux « Chibani » et Dominique Sauvat qui, comme moi, vient découvrir les joies et les affres de ces vols assez exceptionnels sur le plan technique. Nous sommes en uniforme et avons une petite valise, on ne sait jamais ! J'apprends qu'il y a un avion de réserve le Sierra Delta et que nous devons nous tenir à son bord, prêt à décoller si le Fox Bravo, se pose en route. Ce dernier est équipé en version présidentielle long courrier c'est-à-dire que la cabine avant ne contient qu'une table et un bureau, 8 fauteuils, et un grand lit et la cabine arrière accueille une cinquantaine de passagers. Tout ce vide à l'avant et cette masse à l'arrière sont un véritable cauchemar en termes de centrage, surtout avec l'impérative photocopieuse stationnée près du galley arrière.

Par-dessus les épaules de l'équipage en charge du vol, nous jetons un coup d'œil sur les données du vol : le commandant est André Quilichini, le pilote Lucien Ravera, Gilbert Barbaroux est mécanicien navigant et le radio « élyséen » Jacques Bocquet. Nous partons tous en sifflotant vers les avions qui nous attendent devant l'aérogare 1 de CDG, en face du pavillon d'honneur.



L'œil de Guy Pophillat auquel rien n'échappait ; alors vous pensez bien, un jambon !?

Etant le jeunot, je peux poser des questions avec des si, et on me répond qu'en cas de panne avion, dans tous les cas, c'est l'équipage Quilichini qui assure le vol officiel. Me voici donc installé dans l'idée que nous partons pour une journée tranquille avec point de vue imprenable sur les opérations protocolaires en rapport avec le départ d'un chef d'Etat ; un rêve de paparazzi. Les deux avions sont placés côte à côte dans une posture de départ type Le Mans ; il n'y a pas de repoussage à prévoir. Le décollage étant programmé pour le début d'après midi, nous avons même le temps de déjeuner, à bord de notre avion, tout en écoutant la fréquence Compagnie qui bruisse de messages en relation avec notre opération. C'est la grande affaire du jour. On sent sur les ondes la tension qui monte dans la voix de tous les intervenants. Ce qui est resté dans nos mémoires c'est l'affaire dite du « jambon ». Il semble que François Mitterrand appréciait le jambon de Bayonne, il est donc prévu d'en embarquer un, mais, à l'heure des vérifications, on ne le trouve pas. La guerre du jambon est donc déclarée entre la Servair, représentée par l'ami Guy Pophillat, et le service du contrôle du commissariat. Aucun ne démord de sa position, ajoutant quelques décibels supplémentaires à chaque intervention. Je crois qu'à l'époque où l'on

consultait les augures, la disparition du jambon présidentiel aurait certainement entraîné l'annulation du vol. Quand on sait l'enchaînement de calamités qui allaient accompagner ce voyage, on peut se demander si cela n'aurait pas mieux valu. Pour nous, équipage de réserve, nous regardons toute cette agitation la bouche pleine avec un léger sourire ; nous ne nous sentons pas concernés et l'avenir nous montrera que ... nous avons tort !

Les opérations d'embarquement sont en cours. Les « invités » arrivent à leur rythme et, après avoir transité par le pavillon d'honneur ils s'acheminent, en suivant le tapis rouge, d'un pas tranquille vers le Fox Bravo. Chemin faisant, ils devisent comme seuls savent le faire les gens importants, c'est-à-dire l'air pénétré par leur sujet dont l'exposé se termine très exactement en arrivant au bas de la passerelle. Sans en avoir l'air, le protocole est respecté : plus on embarque tard, plus on est perché haut dans les échelons de la république. Le tout se fait dans une totale décontraction apparente mais le protocole et l'horaire sont dans tous les esprits. Je me rendrai mieux compte, lors de futurs vols similaires, que chaque participant s'applique à jouer son rôle en contrôlant plus ou moins bien son stress.

L'embarquement processionnaire se termine par l'arrivée du président lui-même, accompagné jusqu'au pied de la passerelle par le premier ministre en exercice. Quelque

musique militaire, quelques derniers échanges à l'initiative du Président ; que peut-il bien avoir à dire à son premier ministre en cet instant qui n'ait pas été dit déjà ? Le président monte seul l'escalier abrupt, il est accueilli à la coupée par le commandant du vol, ils embarquent, la porte avant gauche se referme. Instantanément, les lourds moteurs diesel des groupes à air prennent leur régime maximum, lâchant des panaches de fumée et, dans un sifflement strident, le premier Olympus commence à tourner.



Habituellement, pour ne pas dire toujours, en vol présidentiel, « on » part à l'heure. Arriver à destination à l'heure est l'affaire de l'équipage technique et chaque commandant a sa tactique. La plus performante est, au début, de jouer au lièvre pour se poser avec de l'avance puis de rouler comme une tortue, éventuellement en demandant à faire des détours, afin de s'immobiliser à la seconde près, la porte avant gauche devant le tapis rouge.



Décembre 1985, Jacques Bocquet prend la pose avant le décollage du vol présidentiel Pointe à Pitre Paris

Donc ce 12 septembre 1985, le Fox Bravo ferme ses portes et part à l'heure. Le jambon n'est pas à bord mais personne ne se méfie. Dans le Sierra Delta, nous sommes à l'écoute. Pour se familiariser avec le matériel, Dominique Sauvat, notre « jeune » radio, se cale sur la fréquence HF de nos amis. Nous entendons Jacques Bocquet qui transmet le message départ via Circus Vert (*). Peu de temps après, nous entendons Lucien Ravera, demander de maintenir la position quelques instants sur le taxiway. Etonnant et tout à fait contraire à la stratégie du lièvre, énoncée plus haut. Nous sommes intrigués car, même si parfois, quelque système récalcitrant demande, au roulage, une intervention du mécanicien navigant, cela n'empêche pas, en général, les pilotes de poursuivre le roulage. Quelle est donc notre surprise lorsque très peu de temps après, Lucien demande le retour au parking. Stupeur ! Bien entendu, le retour se fait « nose in » c'est-à-dire que le prochain départ devra se faire après un repoussage.

(*) Le monde militaire utilise des noms de code qui sonnent bien. Le réseau de transmission HF avait pour nom Circus et la couleur associée indiquait la station sol. Vert pour Villacoublay. Lorsque nous volions vers Djibouti, à la belle époque du B707, pour pallier aux difficultés de transmission avec les services de contrôle officiels, nous appelions souvent Circus Doré (D pour Djibouti).

Dès l'arrêt au stand, les équipes de maintenance se ruent autour de l'avion : branchement des groupes, branchement de l'interphone pour savoir au plus vite ce qu'il se passe. Tous les passagers restent à bord, j'imagine que le premier ministre ne s'est pas trop éloigné, si d'aventure le président avait quelque chose à lui dire ... Très vite nous apprenons que le retour a pour cause un « brake overload ». Concorde dispose des premiers freins carbone de l'aéronautique civile. Ceci permet de meilleures performances ainsi qu'un gain de poids de l'ordre de 500 kg par rapport à l'équivalent acier qui équipait le Concorde proto le 001. Les freins carbone sont très performants mais ils sont très fragiles, cassants dit-on. Aussi il y a une alarme qui détecte tout surcouple, « overload », pouvant endommager une « partie fixe », c'est-à-dire l'ensemble des disques frein. Le décollage est interdit dans ces conditions. Les équipes de maintenance font les vérifications, tout est normal, la « partie fixe » n'est pas endommagée. Malgré la consommation de 2 tonnes de carburant qui a été nécessaire pour faire le tour de l'aérogare 1 et revenir au point de départ, il reste suffisamment à bord pour tenter à nouveau de partir pour Dakar.



Edouard Chemel, Gérard Cucchiaro, Pierre Grange, un équipage heureux ; peut être le seul ce jour-là !

Deuxième départ, dans les mêmes conditions, mais plus long. Les moteurs étant chauds, il faut appliquer une procédure dite de « débalourdage » (*) qui ajoute 4 à 5 minutes à la procédure totale. Il faut de plus repousser l'avion et un tracteur a été appelé à la rescousse. Et le roulage du Fox Bravo reprend et, cette fois encore, le voyage se limite au tour du « fromage », l'aérogare 1 de CDG. Même cause inexplicquée, les freins sont en parfait état, mais cette fourbe alarme vient tout mettre par terre.

A ce moment là, nous sentons que des décisions vont être prises et que nous risquons d'être concernés. Le dernier Olympus ne s'est pas encore tu que viennent vers nous, au pas de charge, les décideurs d'Air France. Ils nous demandent d'abandonner aussi rapidement que possible le Sierra Delta après avoir préparé la place à nos infortunés collègues. Nous lançons les pleins, préparons le départ (comme pour nous) et dès que l'équipe Quilichini se présente, nous lui transmettons l'avion avec tous nos vœux de réussite.

Pour ce nouveau départ, c'est le branle-bas : il faut faire descendre les passagers, les stocker dans le pavillon d'honneur, transférer leurs bagages, et relancer l'embarquement dès que possible. Plus de procession papotante, plus de tapis rouge, encore moins de musique militaire : il faut partir ! Ariane attend ! Une petite heure après, le Sierra Delta relève le défi. Pour la 9^{ème} fois de l'après midi, l'extraordinaire bruit de démarrage d'un Olympus se fait entendre. Sierra Delta roule et disparaît, à nos yeux, derrière le « fromage » ... où va-t-il réapparaître ? Nos amis de la Maintenance sont tendus comme des cordes à piano. Nous sommes à leurs côtés, redevenus piétons et, la valise au pied, nous attendons.

(*) **Débalourdage ou Debaw en anglais.** Après l'arrêt du réacteur, le refroidissement à l'intérieur d'un Olympus n'est pas uniforme et les différences de température amènent l'axe de rotation Haute Pression (le plus chaud) à se déformer. Tout rentre dans l'ordre lorsque le moteur est complètement froid. Tenter le démarrage avec un axe ainsi déformé, peut créer des dégâts importants sauf si l'on applique la séquence de « débalourdage » qui va maintenir, durant une minute, un régime intermédiaire permettant une harmonieuse remise en température de l'ensemble tournant. Durant cette minute, il n'est pas rare de sentir des vibrations en provenance de l'axe HP qui ne tourne pas rond. Le débalourdage est requis pour tout démarrage s'effectuant entre 10 minutes et 5 heures après l'arrêt du moteur.

Soudain le fameux grondement de Concorde se fait entendre qui emplit l'atmosphère ; je sais qu'en ce moment, dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres, les franciliens regardent, avec incompréhension, leur montre et se posent des questions sur ce décollage incongru. Bientôt, le Sierra Delta, nous apparaît, il débute fièrement son cabré vers l'assiette de décollage et bientôt s'envole. Le grondement continuera longtemps à nous parvenir et c'est seulement lorsqu'il aura définitivement disparu, que toutes les équipes de la plateforme commenceront à décompresser, se demandant ce qui a bien pu se passer. Quelle est cette nouvelle maladie : une fausse alarme sur les freins, il ne manquait plus que ça !

Quant à nous, depuis le début de la journée, nous nous sentons inutiles. Nous attendons mollement les consignes, elles arrivent bientôt. Les mêmes décideurs viennent nous dire qu'il faut convoyer le Fox Bravo vers Cayenne car le président ne saurait partir pour un long vol de nuit vers Mururoa sans disposer du confort de la version présidentielle et en particulier du lit. Quant à la fausse alarme, ça cogite à la Division Maintenance Concorde, on vous informera ! Un vol de convoyage d'un Concorde, c'est un vrai cadeau. Nous nous installons dans Fox Bravo et peu de temps après décollons sans problème, pour Dakar. Quelques personnes sont à bord, dont j'ai oublié les fonctions. C'est la première fois que je sors du sillon Paris New York et Edouard me laisse les commandes pour ce premier tronçon vers l'Afrique. Bien entendu, nous sommes légers, tout va plus vite, à tel point qu'il faut arrêter la croisière ascendante à 60 000 pieds (18 300 mètres) ; pour moi, c'est ma première croisière supersonique en palier.



Mais ce qui va me surprendre c'est la descente. En gros, en Concorde, on descend à 200 milles nautiques (370 kilomètres) du seuil de piste d'atterrissage et comme on « roule » à 20 nautiques à la minute, cela ne fait que 10 minutes de vol. J'ai conservé en mémoire ce moment. Je fais la première réduction de poussée alors que nous sommes à 60 000 pieds, Mach 2 soit 2100 km/h et seulement 10 minutes du seuil ; impression vertigineuse, incrédulité même ... Mais, ce qui est amusant c'est que dans les 10 minutes qui suivent, l'estimée étant révisée en fonction de la vitesse instantanée, nous demeurons à 10 minutes de la piste. Ainsi, à 150 nautiques, on passe Mach 1.5 en décélération soit 15 nautiques par minute, cela fait toujours 10 minutes. A partir de Mach1, passé à 90 nautiques de l'arrivée le temps commencera à diminuer.



**Rien de mieux qu'un bureau
présidentiel pour rédiger un beau
carton de décollage !**

Edouard pilotera ensuite vers Cayenne où nous atterrirons tard dans la soirée. La nuit est très sombre et le parking effervescent. Nous sommes 3 Concorde à stationner là. Le Fox Fox, spécialement affrété par Arianespace, a amené les clients du vol spatial de ce soir ; ce bon vieux Sierra Delta, nous attend gentiment, et nous amenons le repent Fox Bravo, aménagé en char de l'Etat. Il saura se rattraper en faisant un sans faute sur la suite du voyage présidentiel vers l'ouest.

Dès la porte ouverte, outre la lourde chaleur tropicale, nous ressentons l'agitation qui règne sur la plateforme. C'est un va et vient frénétique de véhicules allant en tous sens. On attend notre

avion, avec impatience, pour l'armer et le préparer au long vol qui l'attend : Cayenne – Lima – Mururoa. Gilbert Jacob le commandant, Jean Claude Delorme le pilote et René Duguet le mécanicien navigant, qui sont venus avec le Fox Fox, sont en train de préparer leur vol ; nous ne les verrons pas et nous ne voulons pas les déranger.



Le ciel bleu de Concorde, si cher à Edouard.

niveau de la porte avant ! Les témoins racontent qu'ils l'ont vu sauter de son tracteur, terrorisé à la vue de la catastrophe, et partir en courant dans la nuit. Le lendemain, on n'avait toujours pas de nouvelles de lui. Par chance, il n'y eut aucun dégât notable, qu'un peu de peinture rayée et l'escabeau agresseur put être retiré en douceur.

Donc ce vendredi matin, et bien que cela soit un 13, nous remontons plein d'espoirs dans le Sierra Delta pour le convoier sur Paris. Un superbe vol dont vont bénéficier quelques agents de sécurité qui, ayant terminé leur mission, vont réintégrer la métropole à vitesse supersonique. Durant le vol, ils nous montreront leurs impressionnants « outils » de travail.

Le vol retour se déroule sans problème. Edouard me propose, au décollage de Dakar vers Paris, de conserver les réchauffes depuis le décollage jusqu'à Mach 1.7 car, au vu de la faible masse, nous mettrons moins de 14 minutes, ce qui est la limite d'utilisation des postcombustions. J'ai gardé un souvenir très vivace de ce décollage ; l'accélération sur la piste est forte mais ce n'est jamais que la

Pour couronner la journée, la nouvelle de l'échec du vol Ariane nous arrive. Nous n'avons pu voir son envol, elle a décollé quelques minutes avant notre atterrissage mais elle a dû être détruite à très haute altitude suite à une anomalie de trajectoire. Tout le monde en parle et la présence du Président en salle de lancement décuple l'effet désastreux. Avec son humour légendaire, Edouard nous assure que là est la cause de son courroux. Le mieux, pour nous, est de nous rendre à notre hôtel sans attendre, d'autant plus que nous sommes prévus pour remonter le Sierra Delta demain sur Paris si tout se passe bien dans la nuit. Et tout se passe comme prévu. Le vol présidentiel part dans la nuit et nous entendrons, aux informations, qu'il s'est posé à Mururoa et que la bombe ... a fonctionné normalement.

Le lendemain, lorsque nous arrivons au terrain, Cayenne Rochambeau a changé de physionomie. Il fait beau, frais, l'air tropical est lumineux et apaisé ; chacun nous raconte la fébrilité de tous, au cours de cette maudite soirée, à l'image de cet agent Air France tractant à vive allure un escalier roulant. Oubliant que le nez de Concorde est situé une quinzaine de mètres en avant de la roulette de nez, il passe trop près et coince la rambarde supérieure de l'escabeau, sous le fuselage au



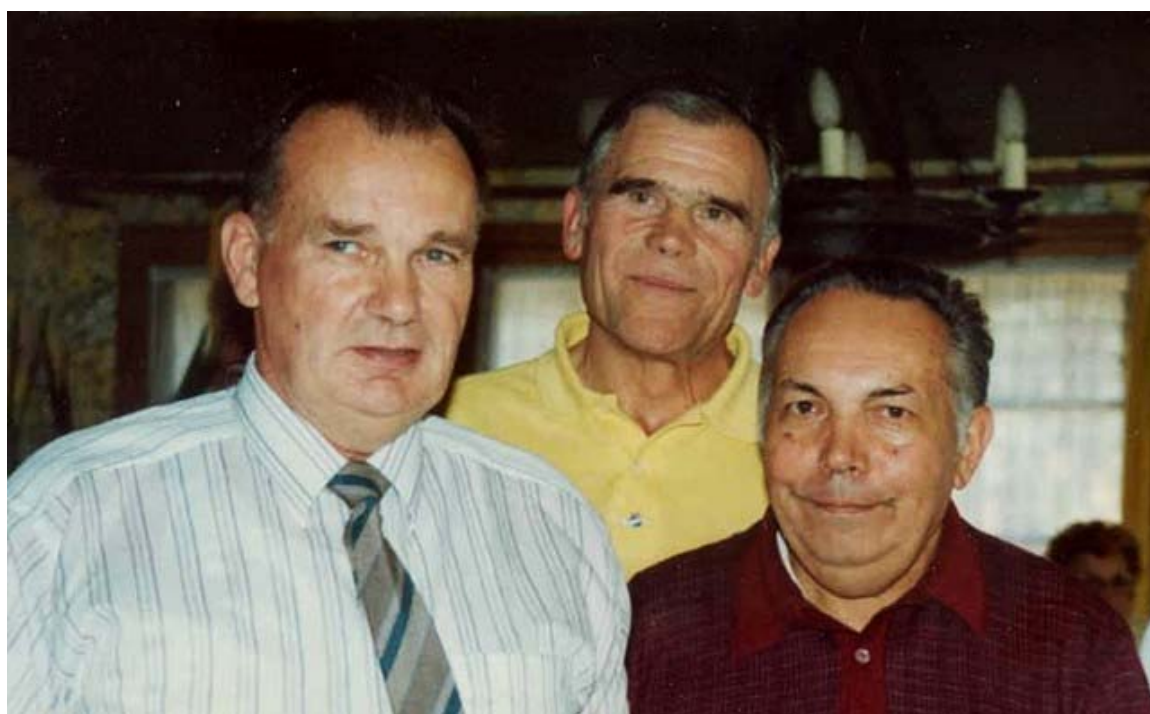
Scène insolite à Mach2 : Gérard discute avec un passager, drôlement équipé. La place droite est inoccupée car le copi prend la photo !

quatrième fois depuis la veille qu'on applique 70 tonnes de poussée à un mobile qui ne dépasse pas les 150 tonnes, donc les lois de la physique sont formelles : ça pousse et on s'y habitue ! Là où tout change à Dakar, c'est qu'on est au dessus de l'eau dès le décollage et au cap sur Paris, donc pas le moindre virage à faire, on peut laisser la machine accélérer à sa guise. Après le lever des roues, il ne faut pas tarder à rentrer le train et remonter nez et visière. Il s'agit ensuite de bloquer 380 kt, de l'ordre de 700km/h, et pour cela, il faut prendre pratiquement 20 degrés de cabré. Le dossier du siège a basculé d'autant vers l'arrière et la vue de la visière qui prolonge de plusieurs mètres l'axe longitudinal de l'avion amplifie cette impression de verticalité. La cabine est pratiquement vide de passagers, rideaux rangés et porte cockpit ouverte, le son qui nous arrive de l'arrière est phénoménal. L'indicateur de vitesse verticale s'affole et part en butée haute, les check-lists s'enchaînent sans interruption, le passage de Mach1 est naturellement suivi d'un léger tassement de la performance et Mach 1.7 est atteint 12 minutes après la mise en poussée. Nous coupons alors les réchauffes et traversons le niveau 440 (44 000 pieds soit 13400 mètres) à 530 kt indiqués ... et ça continue de monter ! Sur ce segment aussi, il faudra stabiliser la croisière à 60 000 pieds et, comme souvent sur Concorde, descendre à regret.

A la tombée de la nuit, nous sommes dans les cales à CDG, près du hangar de maintenance où nous apprenons les causes de la fausse alarme « overload ». C'est Gaby Aupetit, le grand Gaby, qui a trouvé la solution. La HF présidentielle fait interférence avec le système de surveillance de surcouple des freins. Pour que cela ne se reproduise pas, il suffit que le radio présidentiel passe son message départ après la rentrée du train.

Les vols présidentiels ne sont jamais des vols de tout repos mais le « Muru » a certainement été un des plus stressants pour les responsables d'Air France et de l'Elysée. Ce fut pour moi un excellent éducatif et un très bon souvenir aéronautique.

PG



Gaby Aupetit, Roger Degraeve, Roger Guichet, éminents représentants de la Division de Maintenance Concorde Air France, lors d'une réunion Apcos.

A la mémoire de Gaby, Guy, Gérard, Gilbert ...

Renseignements <http://lesvolsdeconcorde.com> Philippe Borentin
Photos Pierre Grange sauf le Pli philatélique d'origine Philippe Borentin ; photo ci-dessus origine inconnue.