

CAYENNE – LIMA – MURUROA 1985

**12 – 14 septembre 1985, un vol présidentiel très particulier
(suite et fin)**



Dans la revue 43, Pierre Grange nous racontait la première partie de ce « fameux » vol au cours de laquelle, entre Paris et Cayenne, le sort s'était acharné sur l'épopée supersonique présidentielle de ce mois de septembre 1985. René Duguet, qui poursuivait vers « Muru » nous présente, dans cet article, comment la malchance a continué jusqu'à ... Hao.

**Par René Duguet
Chef Mécanicien Navigant Concorde**

En cette fin d'année 1985, un ambitieux vol présidentiel se profile à l'horizon : Paris Cayenne Mururoa. Le Président doit assister au décollage d'un lanceur Ariane 3 puis à un essai nucléaire dans le Pacifique. L'Élysée souhaite effectuer ce voyage en Concorde ce qui va imposer des escales intermédiaires : Dakar sur la route de Cayenne, puis Lima entre Cayenne et Mururoa. 13h30 de vol dans chaque sens avec un arrêt de 7h30 à Cayenne à l'aller, 3 équipages sont engagés ; les CDB sont André Quilichini sur Paris Cayenne le 12 septembre, Gilbert Jacob sur Cayenne Mururoa Cayenne du 12 au 14 et Jacques Schwartz le 14 sur Cayenne Paris.

Avec Jean Claude Delorme le copilote attitré de ces vols officiels, j'assisterai Gilbert Jacob notre Chef de Division ; notre équipage PNC est composé de Jean Pierre Brocas, Annick Langlais, Jean Marc Roudier, Christine Meyer, Françoise Borlet et Eric Ferry.

Pour nous mettre en place, nous effectuons le vol Arianespace du 11 septembre. A cette époque, à chaque lancement, un Concorde est affrété par Arianespace pour que ses clients assistent au départ de « leur » vol. Il s'agit du cinquième vol d'une Ariane de type 3 et le 15^{ème} vol d'un lanceur de la famille Ariane. Sa mission : placer en orbite le satellite américain Spacenet F3 et le satellite européen ECS 3. C'est ainsi que le 11 nous embarquons 97 passagers en fin d'après midi à Roissy et après un vol sans histoire, arrivons à Cayenne.

Le lendemain, nous sommes informés des péripéties au départ de Roissy, mais nous restons confiants et même nous positivons car nous disposerons, ainsi, au départ de Cayenne, d'une réserve avion et équipage.

Lorsque nous arrivons au terrain de Rochambeau, le Fox Bravo, qui fait office de « char de l'état » grâce à son aménagement intérieur adapté au vol présidentiel, vient de se poser ; son équipage Chemel, Grange, Cucchiaro n'a pas demandé son reste et devant l'effervescence qui règne sur la plate-forme a préféré s'éclipser sans tarder vers l'hôtel.

Quelques instants plus tard, nous apprenons que la fusée Ariane qui venait de passer au dessus de nos têtes a dû être détruite au dessus de l'Atlantique à près de 200km d'altitude, suite à un défaut de propulsion du 3^{ème} étage. Nous avons une brève pensée pour nos 97 « pèlerins » de la veille,



TEMOIGNAGE

certainement fort déçus et nous imaginons aussi la déception de toutes les équipes d'Arianespace échouant devant le Président et sa suite. François Mitterrand prononcera bien quelques mots de réconfort devant les ingénieurs et techniciens de Kourou mais l'ambiance est morose.



A la gauche de François Mitterrand, Frédéric d'Allest président d'Arianespace et directeur du CNES dans la salle de contrôle du bâtiment Jupiter à Kourou.

Pour ma part, je suis sous l'avion, à surveiller les pleins et le chargement lorsque je vois arriver les premiers membres de la suite présidentielle ; il s'agit d'Hubert Curien ministre de la Recherche et de la Technologie et de Charles Hernu ministre de la Défense. Nous nous étions déjà côtoyés sur d'autres vols officiels, ils viennent donc vers moi pour s'enquérir de la fameuse panne de freins qui a semé la pagaille au départ de Paris ; ils me font part de leur inquiétude pour la suite. J'ai mon idée sur l'affaire et leur dit simplement : « soyez tranquilles ! »

En revanche, ils m'apprennent que nous allons avoir du retard. Deux hélicoptères Puma sont prévus pour acheminer le Président et ses accompagnants de Kourou à l'aéroport de Rochambeau et, d'une manière inexplicable, le Puma présidentiel est en panne ce qui nécessite une rotation supplémentaire du deuxième appareil. Pour couronner le tout, un escabeau tracté se retire précipitamment du Boeing 747 stationné à côté de nous et vient s'encaster sous le fuselage de notre avion. Par chance, il n'y a aucun dégât et après inspection, il peut être retiré en douceur. Seule victime, le chauffeur qui est pris d'une telle émotion qu'il disparaît dans la nuit guyanaise, laissant tout en place.

Arrive enfin le Président et nous pouvons partir ; à cette heure tardive, compte tenu du retard et des événements, on ne perd pas trop de temps en effusions ; nous fermons les portes dès que possible. Concernant l'alarme surcouple frein qui, même si je ne l'avoue pas, est la seule question qui me tracasse, je remarque qu'elle se déclenche uniquement lorsque le Président est à bord ! Cette manifestation d'opposition est assez surprenante venant d'un



Alain Lecapitaine

système électronique et me fait suspecter une alarme intempestive. Je mets donc en place un dispositif assez particulier et peu orthodoxe mais qui se révélera efficace. Pour cela je sollicite la coopération d'Alain Lecapitaine, mécanicien sol qui nous accompagne sur ce vol. Lorsqu'on accède au cockpit Concorde, on longe un couloir étroit qui, en fait, traverse la soute électronique avant. De part et d'autres de ce couloir, à l'abri derrière des cloisons métalliques ajourées, sont fixés, sur des étagères, de nombreux calculateurs dont le fameux calculateur de freinage, celui que je soupçonne de délivrer de fausses informations de surcouple ; je fais retirer une des cloisons et demande à Alain de se placer devant le

TEMOIGNAGE

calculateur de freinage situé au ras du sol, ce qui l'oblige à se coucher dans l'allée, bloquant de ses pieds la porte d'accès au cockpit ce qui est aussi bien car il est préférable que personne ne le voit dans cette position. Dès le début du roulage, une alarme surcouple survient alors que les pilotes n'ont pas touché aux pédales et surtout sans que l'on ressente ce léger à-coup qui, lorsqu'un frein est endommagé, se transmet inmanquablement à la structure. En levant le pouce vers le haut, je demande à Alain de faire une réinitialisation du calculateur et tout redevient normal. Les pilotes font chacun de leur côté des essais de freinage, il n'y a pas d'à-coup, pas d'alarme et le freinage est normal. A l'approche du seuil de piste, Alain quitte sa position inconfortable, s'installe sur son siège, le deuxième jump-seat, juste derrière moi et nous décollons.

Le vol vers Lima se déroule normalement et, bien que survolant les terres, nous avons eu l'autorisation de passer en supersonique. Nous pensons être délivrés du signe indien qui poursuit cette mission depuis le départ. La suite nous prouvera que ... non ! Il est vrai que nous sommes vendredi 13.

Peu de temps après le décollage, le médecin personnel de François Mitterrand vient me voir. A ce propos, je me permets un aparté. En vol sur Concorde, et surtout sur les vols présidentiels, « on » s'adresse au Mécanicien Navigant. Quand je dis « on », c'est aussi bien un PNC pour une question de service, un passager hardi qui veut savoir de quel côté est l'avant de l'avion, un responsable du protocole qui veut savoir à quelle heure on arrive parce que le président etc. Si, sur Concorde, « on » s'adresse au Mécanicien Navigant c'est, en premier lieu ... parce qu'on ne peut faire autrement. Il est idéalement placé au bout du fameux couloir d'accès au cockpit et il se tourne facilement vers l'arrière alors que les pilotes, juchés sur leurs fauteuils tout au bout de ce long cockpit, tournent résolument le dos aux arrivants. Et souvent, commandant comme copilote ont l'esprit ailleurs ; en début du vol surtout, lorsque les check-lists s'enchaînent. La montée supersonique demande beaucoup d'échanges radio au cours desquels, dans les espaces aériens peu familiers avec cet avion, c'est le cas entre Cayenne et Lima, il faut faire un bref exposé pédagogique sur le vol supersonique à un contrôleur aérien qui ne comprend pas pourquoi c'est niveau de vol 590 ou rien du tout ! Si on ajoute à ça le fait que les pilotes aiment bien piloter, ils ont souvent les mains et l'attention prises par la conduite de la machine. Lorsqu'ils consentent à mettre le pilote automatique, c'est généralement en croisière lorsque que tout est calme, que Concorde croise au dessus de la mêlée mais, à cet instant, les problèmes ont généralement été réglés ... par le mécanicien et la seule question qui se pose alors c'est celle du plateau repas : poisson ou viande ? Là, ils sont les seuls à pouvoir répondre. Bien entendu, si cela est justifié, le mécanicien navigant sait relayer une question vers le commandant.



Donc au cours de la montée initiale, Claude Gubler, le médecin de François Mitterrand vient me voir pour savoir de combien de temps il dispose jusqu'à l'escale finale Mururoa pour « reposer » le président. En consultant l'horaire je lui réponds : « au moins 8 heures ». « Dans ce cas, je vais lui prescrire ce qu'il faut pour qu'il se repose à condition qu'il puisse rester dans son lit durant l'escale de Lima ». « Pas de problème » dis-je.

TEMOIGNAGE

A Lima contrairement à ce qui était prévu, nous stationnons sur le parking militaire de l'aéroport, là où les personnalités sont accueillies d'habitude. Nous aurions préféré une escale technique rapide à l'aérogare civile où les pleins sont effectués directement à partir de citernes enterrées. D'où nous sommes nous voyons arriver deux camions-citernes qui doivent nous livrer les 80 tonnes nécessaires à notre vol transocéanique. Un des camions est raccordé à nos réservoirs, et pour gagner du temps les pompes du deuxième camion remplissent par gravité le premier camion. Cette improvisation audacieuse ne résistera pas à la précipitation qui règne toujours autour d'un vol officiel. Et ce qui doit arriver arrive, le deuxième camion remplissant le premier camion-citerne plus vite que celui-ci ne débite dans les réservoirs du Fox Bravo, un débordement sérieux survient, entraînant un épanchement de carburant sur le sol. Grand émoi sur la plateforme ! Je demande aux pompiers de bien inonder d'eau la flaque de kérosène. Les agents de sécurité veulent de toute force réveiller et faire descendre le Président ce à quoi je m'oppose fermement : « Il n'y a aucun risque, je vous demande donc de laisser dormir tonton (*appellation familière de François Mitterrand*) ! ».

Grâce à l'autorisation de voler en supersonique depuis Cayenne, nous avons pu résorber le retard dû à la défaillance du Puma militaire et même arriver avec une vingtaine de minutes d'avance à Lima, le programme ayant été établi à vitesse subsonique sur cette étape. L'épisode des pleins nous obligera à un arrêt de plus de 2 heures au cours desquelles j'ai espéré que le président avait pu dormir correctement.

Nous quitterons Lima avec une trentaine de minutes de retard. Alain Lecapitaine reprend, devant la boîte noire farfelue, la position du guetteur couché et une réinitialisation plus tard nous décollons pour un très long vol vers notre destination finale. Plus de 6600 km au dessus de la « patouille » avec comme seul terrain d'appui l'île de Pâques. Une seule piste, aucune assistance adaptée au Concorde ... au cockpit, personne n'en parle mais on se dit qu'après toutes les avanies (*) subies par le vol Air France 100F depuis son départ de Paris, il y a moins de 24 heures, ce serait vraiment la cerise sur le gâteau que de dégager vers l'île aux statues. Durant près d'une heure nous nous « appuyons » sur ce caillou perdu aux confins du Pacifique. C'est un mauvais moment à passer mais Fox Bravo se comporte à merveille et nous sommes bientôt en finale sur la piste courte de Mururoa.

(*) *Avanie* : affront, brimade, humiliation, insulte, offense, outrage, vexation selon le Grand Robert.

Miracle du vol à vitesse supersonique vers l'ouest : nous avons quitté le bloc de Cayenne à 23h23 pour arriver à Mururoa à 0h57, soit après seulement 1h20 à nos montres réglées en heures locales. Cependant nous avons parcouru près de 10 000 km en 6h30 de vol dont 4h29 en supersonique, et 2h04 d'escale à Lima.

Mururoa est un atoll dont la partie émergée est une étroite bande de terre vaguement circulaire ; l'aéroport est installé sur la seule partie à peu près rectiligne et alignée sur les vents dominants est-ouest. Avec ses 45 mètres de large la piste, que borde la mer de chaque côté, prend toute la place. Il n'y a pas de taxiway parallèle et l'aérogare est presque dans l'axe d'atterrissage, on le survole avant le toucher des roues. Evidemment la piste est courte et 2300 mètres c'est peu pour Concorde. Les freins sont donc très chauds lorsque nous arrivons au parking où une nouvelle mauvaise surprise nous attend : le groupe de parc



Le Transall ou la fée électricité

électrique adapté à la Caravelle de liaison, n'est pas suffisant, il ne « tient » pas. Malgré les récriminations de M Dreyfous, le redouté responsable pour Air France des vols extérieurs, je maintiens un moteur en fonctionnement ralenti tant que la température des freins ne diminue pas. J'annonce surtout que nous ne pouvons pas repartir dans ces conditions. Après que les moteurs soient arrêtés et que la nuit tropicale nous ait envahis car il est 1 heure du matin, il s'ensuit un briefing de crise au cours duquel le responsable militaire local décide la réquisition du groupe électrique qu'utilise UTA à Papeete. L'acheminement se fera grâce à un Transall militaire.

TEMOIGNAGE

Pour le retour, nous devons mettre l'avion en place à Hao, la longueur de piste à Mururoa ne permettant pas le retour vers Lima. Ce sera la dernière plaisanterie de cette mémorable envolée ; comme nous ne disposons que d'un groupe électrique transporté par Transall, nous mettons en route, et partons en musardant vers Hao pour nous poser après le Transall, de manière à ce que le groupe soit prêt à nous accueillir lorsque nous arrivons.



Hao, vendredi 13 septembre 12h40 locales, le Fox Bravo à l'atterrissage



**Pleins en cours sur FB. La Caravelle 11R se pose et se positionne à la droite du Concorde.
Une dernière revue des troupes et quelques salutations plus tard,
embarquement pour ... Lima, Cayenne, Dakar, Paris.
Bloc départ Hao 1h18 TU (13h18 locales vendredi 13)
Bloc arrivée CDG : 16h56 TU (18h56 locales samedi 14 !!)**



Le retour se fera ensuite sans encombre. Le Fox Bravo, les péruviens, les interférences électromagnétiques etc. décidant de nous laisser enfin tranquilles. A l'arrivée à Cayenne, nous sommes satisfaits d'avoir eu raison de l'adversité et nous continuons en passagers pour le retour sur Paris.

René Duguet

Photos Hao : <http://pics-aeronef.discutfree.com>