

LIMA – MURUROA – HAO 1985

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



Après René Duguet, c'est au tour de Pierre Louis Breil de nous raconter ce fameux vol présidentiel. Pierre Louis et Jean-Michel Rougier, étaient en charge de la « couverture maintenance » de ce vol, de Lima à ... Lima. C'est-à-dire qu'après avoir accueilli le Fox Bravo à Lima, Pierre Louis va le suivre dans tout son périple à travers le Pacifique.

**Par Pierre-Louis Breil
Mécanicien Concorde**

Le chef d'escale de Lima nous annonce que le Président français doit rencontrer le Président péruvien ce qui impose l'utilisation du pavillon VIP qui se trouve sur la partie militaire de l'aéroport ; nous devons donc changer nos dispositions concernant le stationnement de l'avion. Le nouvel emplacement sur le tarmac ne comportant pas de système « hydrant » avec ses prises au sol permettant à 2 serveurs de ravitailler simultanément l'avion, nous devons rechercher des citernes de carburant capables d'avitailer environ 80 tonnes.

Un important retard est prévu à l'arrivée. Il y a beaucoup de monde au pavillon d'honneur : ambassadeur, attachés militaires, journalistes, radio, télévision. Attirés par tant d'agitation, nous risquons un œil.

Dès l'arrivée de l'avion, les différents matériels sont mis en place. Et nous voyons s'approcher 2 citernes : une grande et une petite n'ayant pas fière allure ! Elles se branchent néanmoins façon éléphant, la grande pompant dans la petite, et la petite alimentant les réservoirs. René Duguet, suite aux problèmes de freinage des étapes précédentes, nous demande de contrôler la libre rotation d'une roue du train gauche. Tandis que nous procédons à ce contrôle, une forte odeur de kérosène emplit nos narines et nous découvrons que nos pieds pataugent dans le carburant. Les pleins sont arrêtés, la petite citerne ne supportant plus le débit de la grande ! Une sécurité évite la suppression et le kérosène se déverse sur la piste.

Je vous laisse juge de la situation : le président français dort à bord, le Président péruvien l'attend au salon VIP, les pompiers nettoient à grande eau... Avec René, nous faisons le point (pas le plein) : la roue tournant librement, le kérosène au sol évacué, nous reprenons les pleins : l'étape Lima Mururoa nécessite les pleins complets, le surplein et la goutte du mécano. Notre avion étant enfin prêt nous embarquons avec Jean-Michel Rougier à l'aide d'un escabeau situé près de l'aile gauche, valises à la main. En effet la cabine avant n'étant pas libre d'accès, nous utilisons une issue de secours pour prendre place dans la cabine arrière.

Mise en route, ça roule. Un énorme vrombissement, les 4 Olympus aidés de leur postcombustion nous propulsent au-dessus du Pacifique par une nuit profonde. 3 heures plus tard un steward me prévient que je suis demandé au poste avec mon interphone. Je traverse les rangs

**L'ESCALE DE LIMA :
UNE OCCASION MANQUÉE**

En route pour Mururoa, M. Mitterrand a fait vendredi une escale de deux heures trente à l'aéroport de Lima. C'était largement suffisant pour un bref entretien avec le président Alan Garcia, au pouvoir depuis le 28 juillet. Ce dernier était tout disposé à ce premier contact officiel, même informel. Un communiqué du gouvernement péruvien avait laissé entendre jeudi qu'une rencontre aurait lieu.

Mais M. Mitterrand a préféré rester à bord et il a seulement demandé qu'on s'occupe du Concorde au directeur du protocole venu le saluer. Puis il est parti pour le Pacifique. Le président Garcia et son gouvernement sont mortifiés de cette attitude. « C'est très triste », a dit un des conseillers de M. Garcia.

M. Garcia est jeune. Il n'a que trente-six ans. Mais il se bat avec tenacité depuis quarante jours sur tous les fronts. Le Pérou n'est pas une grande puissance. Mais c'est une démocratie. M. Alan Garcia a fait des études à Paris et est francophone. Comme plusieurs de ses ministres et de ses proches collaborateurs. Avec une seule poignée de main, M. Mitterrand pouvait conquérir le Pérou. L'occasion manquée de Lima est bien plus qu'un oubli, ou l'expression d'une certaine indifférence. C'est une faute politique.

MARCEL NIEDERGANG.

**Le Monde
15 / 09 / 85**

TEMOIGNAGE

ministériels et journalistiques. Un rideau m'indique que j'arrive à la cabine présidentielle. Le valet de chambre, un doigt sur la bouche me fait signe de le suivre : « chut !! Il dort ». En arrivant au poste, René m'explique que je devrai descendre le premier pour diriger le personnel au sol, brancher le groupe électrique etc. Gilbert Jacob m'invite à prendre place derrière lui pour l'atterrissage à Muru. Le cockpit est impressionnant, toutes les lampes sont en veilleuses (moi aussi d'ailleurs). René me montre du doigt les indicateurs de quantité carburant, je les trouve bien bas. La descente est calme dans un ciel d'encre, Gilbert nous annonce « île en vue ». J'écarquille les yeux. Une petite lueur ambre droit devant nous ; « la visière, le nez, le train ». La « courtitude » de la piste me laisse un avant-goût de freins et de pneus. Plus on approche, plus je la trouve petite cette piste, Gilbert n'efface pas un centimètre de béton avant le touché, les quatre reverses et nous voilà trottinant vers le parking. Bravo Gilbert !



Comme prévu j'organise la mise en place du matériel. Le groupe de parc électrique refuse de se connecter à « l'aéroplane ». René garde le réacteur 3 pour alimenter les 8 ventilos de refroidissement des freins, ce qui rend parfaitement inaudibles les honneurs de la musique militaire et le discours du Président. Le responsable AF des voyages officiels nous voue aux gémonies. Un groupe électrique venant de je ne sais où est branché avec succès. René coupe son réacteur mais garde les ventilos quelques temps. **Ouf !!**

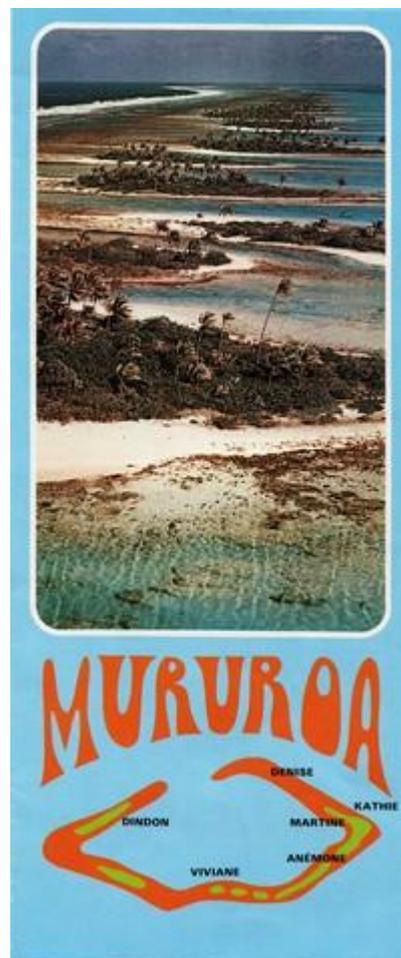
Par la suite nous ne serons plus qu'une poignée à préparer l'avion pour le retour. Il fait un beau soleil et une température à flâner sur la plage. Rendez-vous est pris pour nous rendre sur le site de l'essai nucléaire auquel nous assistons depuis une hauteur sécurisée. A l'heure H le lagon frise en surface : réussite du tir.

Mururoa, « Le retour ». La piste de Muru ne permettant pas un décollage de Concorde à charge maxi, le Fox Bravo nous emmène, équipage et mécanos, vers Hao où nous nous posons 50 minutes plus tard, sur la très grande piste construite par la NASA pour le dégagement de la navette spatiale Columbia. (Plaisanterie connue : on se pose en long ou en large ?)

Nous attendons nos passagers. Ils arrivent tranquillement à bord d'une « Caravelle », pas un bateau mais la fameuse SE 210, empruntée aux militaires de Polynésie. L'embarquement a lieu sans tarder, mise en route et décollage pépère sur la grande piste. Lima est à 4 heures.



**Caravelle SE 210 11R de l'ETOM 82
(ETOM : Escadron de Transport Outre Mer)**



TEMOIGNAGE

16 septembre. A Lima notre mission est terminée, le Fox Bravo repart sans nous, il ne nous reste plus qu'à réintégrer Paris. Avec l'ami Rougier nous retournons à CDG via Quito, et Cayenne, par le vol régulier ... subsonique. Nous avons l'impression de rentrer à pied ... ou presque. Nous arriverons à Paris le 17 à 12h30 par le vol AF204. Durant l'escale de Cayenne, l'histoire du jambon prend « faim » pardon **fin**. En effet mes collègues de la maintenance m'ont expliqué : « tu comprends, les 3 Concorde, les 747, les vols spéciaux Ariane, les vols intérieurs Caraïbes et le resto fermé, ont eu raison du jambon en perdition dans la soute ...

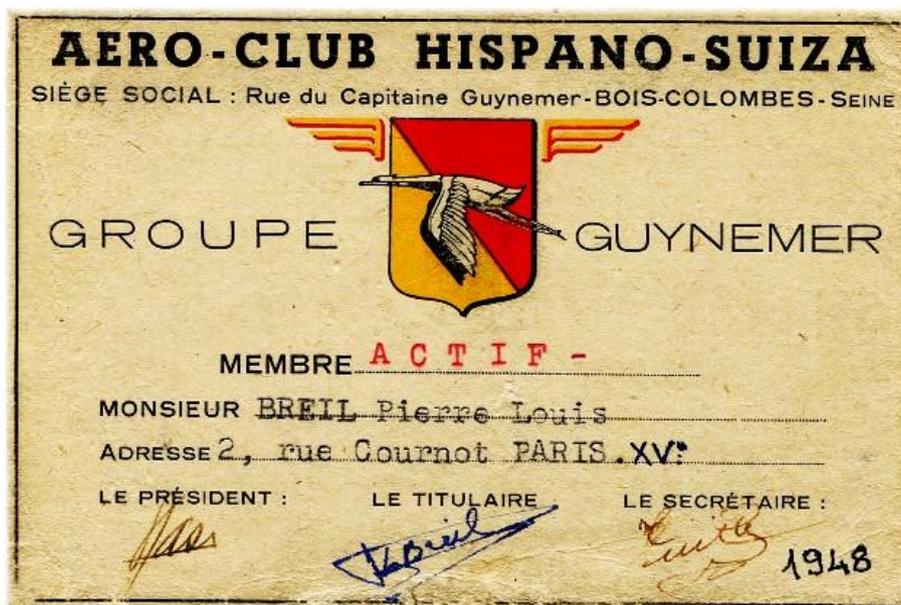
Gilbert Jacob

J'avais fait la connaissance de Gilbert Jacob dans les années 60 à Munich lors de mon affectation. Les DC4 des lignes intérieures en Allemagne étaient utilisés, entre autre, à l'entraînement des nouveaux pilotes, qui d'ailleurs ne portaient pas encore l'uniforme. Le temps d'escale à Munich était de 5 heures et nous permettait de bavarder.



C'est avec plaisir que des années plus tard je retrouvais Gilbert en formation Concorde à Toulouse

Pierre Louis Breil



L'aéro-club Hispano-Suiza était situé sur l'aérodrome de Chavenay