

PANNE DE VOILETS SUR CONCORDE



**Par André Blanc (1925 -2015)
Officier Mécanicien Navigant sur le Rio inaugural.**

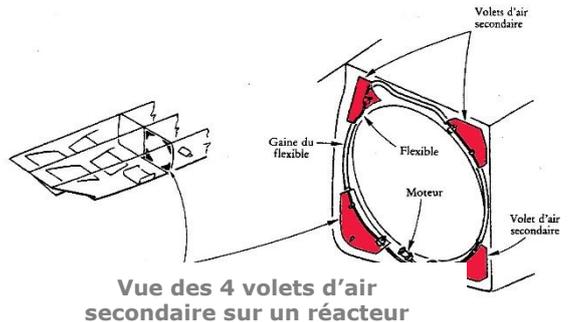
Témoignage recueilli au cours des enregistrements vidéo effectués par Loïc Pourageaux et André Rouayroux les 24 novembre 2007 et 13 décembre 2009 ; retranscrit par Pierre Grange.

Ce vol inaugural avait fortement marqué André, à la fois pour le meilleur et pour le pire. Le pire résidait dans la pression d'un tel vol dont le décollage de Paris avait été synchronisé avec celui du Concorde anglais à Heathrow. « Vous ne m'avez pas vu sur les images ce jour-là car j'étais à bord et j'avais mon travail à faire ». Durant tout le vol, Yves Mourousi dont André disait qu'il avait « un formidable bagout » avait été présent dans le cockpit. Mais le pire, ce fut certainement cette panne survenue après le décollage de Dakar et qui faillit compromettre la réussite

de ce premier vol.

Revenons un peu sur cet incident technique qui est connu par beaucoup sans savoir précisément de quoi il s'agit. Faisons donc un peu de technique : le très complexe système propulseur de Concorde est capable de fonctionner à vitesse subsonique comme à vitesse supersonique. Pour ce faire, l'équipement le plus visible et le plus spectaculaire est l'entrée d'air qui, à l'inverse d'une entrée d'air subsonique, est mobile. Elle se rétrécit au fur et à mesure que la vitesse augmente de manière à comprimer et ralentir le flux supersonique pour le maintenir en permanence à vitesse subsonique ; l'Olympus, comme tout turboréacteur, ne consomme que de l'air subsonique. Sur ce vol inaugural, les entrées d'air furent irréprochables mais c'était sans compter sur de petits volets secondaires bien cachés au cœur de l'installation et dont le rôle est néanmoins essentiel.

Ces volets d'air secondaires (aussi appelés Secondary Air Doors ou SAD) permettent la ventilation du compartiment moteur en créant un flux d'air tout autour du réacteur. Au nombre de 4 par moteur ils **doivent être fermés** au moment du décollage et en montée initiale mais ils **doivent être plein ouverts** pour le vol supersonique sinon le pompage est garanti avec tous ses dégâts collatéraux : frayeur dans la cabine et interruption de la mission. Ce sont donc ces modestes clapets qui se sont soudainement faits remarquer en cette belle journée inaugurale et qui ont tenté de gâcher la fête.



Le décollage de Dakar s'était déroulé normalement et l'on peut imaginer l'accélération sans contrainte au-dessus de la mer ; pour l'équipage, après cette escale rapide et très protocolaire, une fois le train rentré et la visière relevée, c'est la délivrance, Rio n'est plus qu'à quelques encablures. Une dizaine de minutes plus tard, à la lecture de la check-list préalable à l'accélération transsonique, l'équipage s'aperçoit que, sur un des moteurs, les volets d'air secondaires ne sont pas ouverts bien que l'interrupteur « Secondary Air Doors » correspondant soit correctement positionné sur Auto ; ils auraient dû s'ouvrir automatiquement en passant au-dessus de 220 noeuds. André positionne aussitôt l'interrupteur sur Open pour forcer cette ouverture mais rien n'y fait. La tension monte brutalement dans l'étroit cockpit où tout va être tenté pour débloquer ces volets.

AIR FRANCE Concorde		CHECK-LIST NORMALE	Rév. 49	05
ACCELERATION TRANSSONIQUE				M
Secondary Air Doors	.....	VERIFIE OPEN		M
Voyants Lois E	.....	4 HI		M
Manettes de poussee	.....	PLEIN AVANT		PF
ACCELERATION				
Réchauffe	.....	RHT		M
Voyants Lois E	.....	4 MID		M
M = 1,00				
Transfert AR	.....	VERS 59%		M

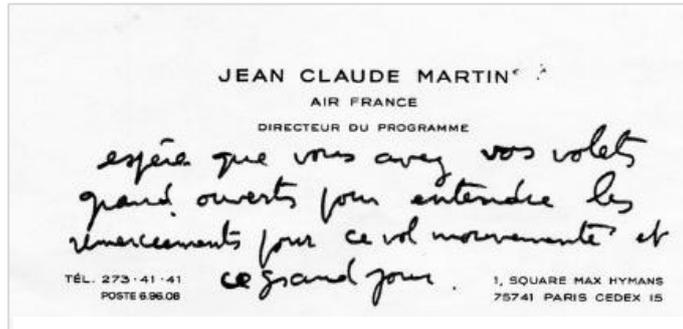
dans l'étroit cockpit où tout va être tenté pour débloquer ces volets. Pierre Dudal place l'avion au maximum de sa vitesse subsonique pensant ainsi aider l'ouverture des récalcitrantes. Malgré le stress du moment, André se remémore ses nombreux passages sur la chaîne Concorde à Toulouse. Il se souvient de ces volets triangulaires animés par un flexible qui les ouvrait ... vers **l'avant !** Il comprend alors qu'il faut diminuer la force aérodynamique si l'on veut faciliter leur mouvement. Dans un premier temps il n'est pas entendu ; sans se décourager, il devient pédagogue et fait une démonstration à Pierre Dudal. Il ferme les volets d'un moteur adjacent et démontre que leur réouverture est impossible, car l'avion se trouve à une très forte vitesse indiquée.

TEMOIGNAGE

En désespoir de cause alors qu'il s'apprête à faire demi-tour vers Dakar, Pierre Dudal accepte de ralentir l'avion et le miracle se produit : les voyants magnétiques, se « zèbrent » et après une éternité se figent dans la position OPEN ! L'accélération est possible ! elle est entreprise sans tarder. Ce retard à l'accélération entraînera un retard d'une demi-heure à l'arrivée. Yves Mourousi est furieux, il risque de manquer son rendez-vous pour le JT de 20 heures de TF1 mais, comme il le claironne dans le cockpit, à Rio, il sera le premier à descendre l'escalier, avant ministre, présidents et autres VIP. Il réussira malgré tout à faire son intervention en direct à 20h15.

Ce jour-là, par son professionnalisme, André faisait l'honneur d'Air France et ce vol inaugural l'avait marqué pour le meilleur. Pierre Dudal ne s'y était pas trompé en lui disant : « le Rio, c'est toi qui as fait le vol ! »

PG



Un des nombreux messages de remerciement et d'hommage reçus par André après ce vol mémorable. Collection famille Blanc



L'équipage technique du vol inaugural vers Rio
Revue Icare « Concorde et son histoire »