

CONCORDE AU PAYS DES SOVIETS

Jun 1979 : le président Valéry Giscard d'Estaing affrète un Concorde pour se rendre au Japon.



*L'auteur de cet article, **Jean Paul Le Moël**, s'évade de France en pleine guerre afin de rejoindre l'armée de l'Air Française renaissante en Afrique du Nord. Formation de pilote aux USA, démobilisation, chance d'être admis au CPPN du Bourget en septembre 1946. Commandant de Bord en Janvier 1948, il débute sa carrière sur le trimoteur JU 52, vitesse de croisière 220 km/h. 28 ans plus tard, janvier 1976, il se déplace à 2200 km/h sur Concorde, ce raccourci symbolisant, on ne peut mieux, les progrès fulgurants de l'aéronautique. Nommé chef de division Concorde en 1978, la limite d'âge le force à rogner ses ailes supersoniques en 1982.*

Le récit de ce vol mémorable (le mot historique est un peu trop galvaudé de nos jours) est plus surprenant par ses à-côtés que par sa réalisation qui n'a rien d'exceptionnel.

Mai 1979: bureau du chef de la division Concorde, 2ème étage du bâtiment abritant les services opérationnels d'Air France des lignes long courriers.

15 heures: sonnerie du téléphone: je décroche:

- Commandant, ici Louis Dreyfous (chef de la cellule voyages présidentiels, direction générale d'Air France au siège de Maine Montparnasse.)
- Bonjour, quoi de neuf?
- Un grand neuf, tenez vous bien.
- Le Président se sent de nouveau des ailes?
- Des ailes d'albatros...Une réunion du G 7(1) se tient à Tokyo fin Juin; il aimerait s'y rendre en Concorde.
- (Je tousse) : Vous savez sans doute pour quelle raison nous n'avons pas ouvert la ligne sur Tokyo.
- Pas vraiment.
- Il se trouve que la stratosphère est plus chaude ou moins froide si vous préférez au Pôle qu'à l'Equateur et comme Concorde déteste la chaleur, Anchorage n'est pas accessible en une seule étape. Le Japon en trois étapes n'est pas rentable. Et en ce qui concerne le Président il n'ira pas plus vite en Concorde qu'en 747.
- Il va être déçu.
- Les lois de la circulation des masses d'air autour du globe sont incontournables.

Un long moment de silence: je perçois les cogitations tourneboulant dans le cerveau de mon interlocuteur

- Vous n'avez pas une idée? Rappelez-vous le vol sur Abidjan.

Invité ou s'invitant en Côte d'Ivoire, Valéry Giscard d'Estaing avait pris goût au Concorde: (gain de temps appréciable; auréole supplémentaire apporté par l'avion, seul supersonique commercial au monde; fierté d'être le président d'un petit pays qui se prenait pour un grand du fait de son histoire, mais qui faisait encore parler de lui par ses performances technologiques (industrie aéronautique renaissante dont Concorde était le porte drapeau, pionnier dans l'électricité d'origine nucléaire, trains à grande vitesse (qui sera mis en service en 1981 et que VGE n'aura pas la fierté d'inaugurer). Il n'envisageait donc que Pégase-Concorde pour se rendre dans la capitale de la Côte d'Ivoire dont le président était un ancien notable de la République Française, le docteur (en médecine) Félix Houphouët-Boigny. Qui pense Concorde l'associe à « speed » comme disent nos jeunes.

(1) Sommet des sept pays les plus industrialisés du moment: Allemagne, Canada, Etats-Unis, France, Italie, Japon, Royaume Uni d'Angleterre et d'Irlande du Nord. Deviendra le G 8 avec l'entrée de la Russie. On parle du G 20 de nos jours avec notamment l'entrée de la Chine, de l'Inde, du Brésil etc...

TEMOIGNAGE

Du fait du barrage anti-mur-du-son élevé par le lobby écologique anti-supersonique des années 70, Concorde, seul rescapé de la compétition USA, Europe, URSS, n'était pas autorisé à développer sa foulée supersonique au dessus des terres habitées. Le plan de vol présenté aux deux présidents nous faisait suivre la même route que pour Rio jusqu'à Dakar et continuer par la mer jusqu'à destination.

« Quelle est la raison de cette route débile? » s'indigna immédiatement le docteur Boigny.

On lui communiqua la règle internationale.

« C'est quoi ce bang supersonique? »

« Une sorte de coup de tonnerre en plein ciel bleu. »

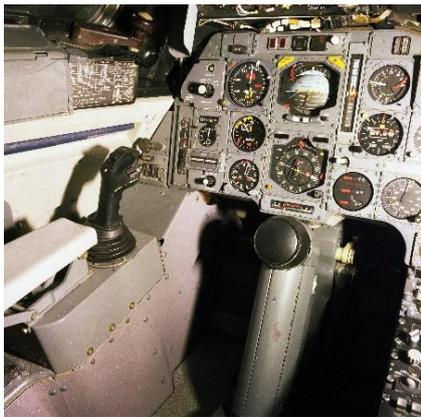
« C'est bien des blancs ça avec leurs oreilles fragiles, on voit bien qu'ils ne connaissent pas les coups de tonnerre en Afrique! Je vais en toucher deux mots à Giscard »

Je vous passe les conversations téléphoniques sous le sceau du plus grand secret comme s'il s'agissait d'une affaire d'Etat (C'en était une.) L'idée était de réitérer ce qu'avait fait André Turcat au plus fort de la campagne anti-supersonique : traverser la France de Cherbourg à Marseille en catimini supersonique, j'en ai fait le récit dans mon livre hommage à Concorde. Donc, à l'instar des concocteurs politiques de plans B et en avance sur eux, nous avons, non pas déposé mais calculé et mis à notre seule disposition le plan de vol traversant l'Afrique en ligne droite et en supersonique depuis l'entrée en Méditerranée à la hauteur de Montpellier. N'étaient au courant que le chargé des vols présidentiels, un technicien de la DO, amateur de situations hors normes et sachant tenir sa langue et le directeur général d'Air France Gilbert Pérol, fan de Concorde et appréciant l'idée en son for intérieur. Bien que l'affaire fût agréée au plus haut niveau de l'Etat, à la division Concorde nous avons voulu nous prémunir contre des accidents de parcours, courant en politique et avons mis le DG au parfum. D'un commun accord nous avons « by passé » le Président Giraudet, plutôt tiède sur Concorde (il avait refusé les tours du monde que nous lui propositions et qui seront réalisés plus tard) et très respectueux des règlements.

Et l'affaire se passa comme prévu, blackout radio dès le passage des Baléares, Algérie entre Alger et Oran, et ni vu ni connu atterrissage sur le nouveau terrain de Yamoussoukro. A peine si Dakar s'étonna de ne pas nous avoir vu !

Puisque nous en sommes aux souvenirs, il en est un qui mérite d'être connu car il n'en est guère fait mention dans les différents ouvrages dédiés à Concorde.

André Blanc et moi nous rendions souvent à Toulouse pour des réunions techniques. Ce jour là allait m'apporter une belle surprise.



Jean Franchi, chef pilote d'essais, m'emmena au simu Concorde, me fit asseoir au poste de gauche et me demanda si j'y voyais quelque chose de nouveau. Cela sautait effectivement aux yeux : le fameux poteau surmonté d'une tête de buffle servant de manche de pilotage à Concorde avait disparu. Le remplaçant n'était autre que le joy stick devenu la norme de nos jours. Les Américains n'en avaient pas voulu, de même qu'ils n'avaient pas voulu des commandes hydrauliques pour le 707, alors que la Caravelle sortie un an après en était pourvue. Comme quoi les innovations ne viennent pas toujours de l'autre côté de l'Atlantique. J'ai donc eu la chance de piloter Concorde avec le joy stick, au simu. C'était quand même autre chose... et une fois de plus Concorde aurait été un précurseur !

Revenons à nos moutons Japonais et reprenons la conversation avec Dreyfous.

- Cela m'étonnerait que les Russes nous laissent survoler la Sibérie en catimini.
- Qui vous parle de catimini, nous allons leur demander.
- Ils n'arrivent pas à aller plus loin que Alma Alta avec leur Tupolev et vous allez leur demander de survoler leur territoire en supersonique!
- Qui ne tente rien n'a rien.

Pour nous l'affaire était enterrée et nous la mîmes de côté.

TEMOIGNAGE

Quelques jours plus tard, re Dreyfous :

- Ils seraient d'accord mais à condition que vous alliez leur expliquer sur place ce que vous comptez faire.

J'en fais aussitôt part à Blanc et Duguet, chefs mécaniciens navigant Concorde, dans le bureau à côté. On n'y croit pas trop. Dans la foulée on déclenche une réunion à la DM avec Gaby Aupetit, ingénieur maison et Combelles, l'ingénieur en charge de la division Concorde à la DM, à laquelle nous convions notre spécialiste des plans de vol Concorde à la DO. Je vous fais grâce de nos travaux qui aboutissent à l'envoi d'une délégation à Moscou. J'en fais partie, ainsi que René Duguet, Combelles, Dreyfous et d'autres dont je ne me souviens plus leurs noms. (Qu'ils veuillent bien m'excuser.)

Au cours de la dernière semaine de mai 1979 nous embarquons à bord d'un Airbus d'Air France. Tout juste si, à l'arrivée, on ne nous déroule pas le tapis rouge à Cheremetievo.



Formalités d'entrée réduites car nous empruntons le circuit réservé aux VIP. L'étonnement est général: qui s'en plaindrait! Le reste est à l'avenant, ZIS noires aux vitres teintées nous amènent au meilleur hôtel où l'accueil nous ferait gonfler les chevilles si nous ne gardions pas la tête froide. Nous ne sommes ni diplomates de haut rang, ni ministres de la République française: simples serviteurs de sa majesté Concorde. Et c'est ce mot: « majesté », qui nous vaut tout ce tintouin.

Avant le repas je vais faire un petit tour en ville. J'étais déjà venu à Moscou 20 ans auparavant sur un autre produit de l'aéronautique française, le fameux Bréguet Deux ponts, seul avion capable à l'époque de transporter un orchestre et ses instruments. J'avais été frappé à l'époque, en 1958, de voir des tas d'avion à réaction civils, des Tupolev, mais qui restaient à terre la plupart du temps m'avait expliqué le chef d'escale. La méthode soviétique consistait à assigner des objectifs de fabrication aux usines sans se préoccuper de leurs ventes futures. Les quelques vitrines de magasins que j'inspectais ce soir là suintaient la tristesse, elles étaient quasi vides. Les produits de la vie courante qu'elles étaient censées afficher ne devaient pas faire partie des objectifs des ministères intéressés. En rentrant à l'hôtel on me conduisit à une sorte de PX (magasins de l'armée américaine) où se retrouvaient tous les produits du monde, un duty free géant, à des prix déifiant toute concurrence.

Nous avons rendez vous le lendemain au ministère de l'aviation civile. Dans la petite salle de conférence où nous prenons place se trouvait une importante délégation soviétique. Je n'ai pas noté leurs noms et fonctions mais de mémoire il devait y avoir deux ou trois représentants du ministère dont le vice ministre, un ou deux commandants de Tupolev et quelques ingénieurs du constructeur.

La première question concernait le plan de vol. Nous le dévoilons en affichant nos souhaits pour la partie soviétique du parcours: supersonique en Manche et en mer Baltique, entrée par Leningrad en subsonique (on aimerait le faire en supersonique) sinon accéder le plus tôt possible au supersonique en direction de Novossibirsk pour y faire escale et continuation du voyage en supersonique au dessus de la Sibérie. Le trajet évitait les quelques rares agglomérations importantes.

Etonnement de nos correspondants: « vous n'entrevoyez qu'une étape ? »

« Ce vol n'a d'intérêt que s'il ne comporte qu'une seule étape. »

« Le Danemark vous a autorisé à survoler son territoire en supersonique? » (Il n'avait même pas été envisagé d'en faire la demande.) »

« Passage en subsonique et ré accélération. »

Silence... Apartés... Un de l'équipe Tupolev pose la question :

« Quelle sera votre quantité de carburant à l'atterrissage ? »

« Au pire 10 tonnes ... cela dépend de l'endroit où nous serons autorisés au vol supersonique après le passage de Leningrad. »

TEMOIGNAGE

Re silence...

« D'après nos calculs ce serait plutôt 3 ou 4 tonnes. »

Nous échangeons nos données : à notre grand étonnement, ils en étaient restés à 89 tonnes de maxi carburant. Nous rectifions: "notre maxi actuel est 95680 kgs". Quelques têtes allaient peut-être tomber du côté des services de renseignements!

Suivront des échanges de marchands de tapis pour déterminer le point de ré accélération après survol de Leningrad. Nous obtenons satisfaction, ce qui nous fait gagner quelques précieuses minutes.

Reste le problème du dégagement de Novossibirsk. Nous savons que de nombreux terrains se trouvent dans les environs. Ils ne figurent évidemment pas sur les cartes (secret défense). Nous n'en aurons pas besoin nous assure-t-on.

« Il n'y a qu'une seule piste...sans parler d'une météo défavorable elle peut être rendue indisponible suite à un incident d'atterrissage d'un précédent avion. »

« Nous vous garantissons que la piste sera disponible et que si besoin était côté météo nous vous dérouterions sur un terrain adéquat, il faut nous faire confiance (sous entendu: la grande Union Soviétique ne saurait être la cause d'un accident survenu à Concorde !)

Notre projet était accepté. L'impensable s'était produit. L'URSS allait laisser son territoire survolé en supersonique par l'heureux rival de leur champion TU 144, ce qui ne manquerait pas de souligner leur défaite. Qu'est ce qui les motivait? Est-ce que à l'inverse des Anglais qui ont inventé le terme mais qui ont du mal à l'appliquer, ils seraient à ce point fair play? Espéraient-ils recueillir de précieux renseignements susceptibles de regonfler leur champion Tupolev car l'accord prévoyait qu'un radio navigant venant du team TU 144 serait adjoint à l'équipage Concorde de Paris à Tokyo, en vue d'assurer les communications? C'est ce que certains esprits chagrins imaginèrent. Je n'en fis pas partie et me contentai de remercier chaleureusement nos hôtes pour leur coopération.

Restait à aller sur place à Novossibirsk pour organiser l'escale.



Mêmes ZIS noires aux vitres fumées pour nous rendre à Cheremetevio, même circuit High Diplo VIP, avant de nous acheminer vers notre avion un Iliouchine II-62M. Il ressemble effectivement au britannique Vickers VC 10 avec ses quatre réacteurs groupés à l'arrière, au point que les mêmes Britanniques l'ont surnommé Vickersky. On avait également

baptisé le TU 144 Concordsky. Que les Soviétiques aient pratiqué l'espionnage industriel est indéniable mais il faudrait être naïf pour penser que les Occidentaux s'en sont abstenus. Si les USA avaient retenu le projet supersonique de Lockheed au lieu de succomber aux chants de sirènes de Boeing vantant l'immense avancée technologique de son Mach 3, le SST américain aurait ressemblé à Concorde, lois aérodynamiques obligent.

Nous nous installons dans une petite cabine supposée être une première classe où nous sommes les seuls passagers. L'hôtesse est aux petits soins avec nous. Parvenus à l'altitude de croisière j'ose faire une demande dont je sais par avance qu'elle sera refusée, car j'avais posé la question au chef d'escale Air France : « j'aimerais faire un tour au cockpit. » La charmante me répond que ce n'est pas autorisé sur les avions de l'Aeroflot.

- Demandez au captain, dites lui que je suis un pilote de Concorde.

Manifestement je lui pose un problème, car elle ouvre de grands yeux et amorce un balancement de buste.

- Il ne va pas vous manger (la phrase est un peu bête car c'est ainsi qu'on s'adresse aux enfants.)

Elle se décide enfin, revient quelques instants plus tard, yeux grand ouverts, front plissé.

- Le commandant vous attend.

Le cockpit est vaste. Je serre la main à tous: commandant, copilote, mécanicien, radio sauf au navigateur qui se trouve dans une bulle vitrée à l'avant. Manifestement l'Aeroflot ne pratique pas la réduction d'équipage en marche dans toutes les flottes occidentales.

TEMOIGNAGE

L'anglais du commandant est un peu primaire ce qui limite la conversation. On parle un peu de Concorde et de Tupolev. Je crois comprendre qu'il était sur le point d'entrer en stage TU 144 mais que le recrutement venait d'être arrêté. Ce qui confirmerait les dires de notre chef d'escale concernant l'arrêt du programme TU 144. J'en profite pour jeter un œil circulaire. L'instrumentation est vieillotte pour ne pas dire archaïque. Je prends congé mais demande si je peux revenir pour l'atterrissage. Accordé.



Iliouchine 62

Rien à dire sur le reste du parcours. L'hôtesse vient me chercher au moment où nous amorçons la descente. J'entre de nouveau dans le poste de pilotage où je vais assister à une scène étonnante. J'avais déjà remarqué les rapports peu amènes entre le commandant et le copilote. Pendant tout mon séjour précédent j'avais noté que le copilote pilotait, allant jusqu'à me demander s'il y avait un pilote automatique à bord. Le copilote pilotait toujours mais uniquement sur indication du captain. Voici comment cela se passait. Un peu à la façon d'un commandant de navire qui donne un cap au timonier ou une indication d'angle de barre, le captain prenait le manche, un solide poteau surmonté d'une roue bien dimensionnée, et effectuait une manœuvre. Puis il lâchait les commandes à charge au copi de maintenir les commandes dans la même position: une sorte de pilotage automatique manuel. Il en fut ainsi pendant toute la descente où le malheureux copi fut copieusement incendié à plusieurs reprises pour ne pas avoir maintenu la position à l'identique. Il en fut ainsi jusqu'à la toute approche finale où le captain reprit définitivement le manche pour l'atterrissage. Cet épisode rappellera quelque chose aux anciens qui ont débuté comme copilotes au redémarrage d'Air France avec les seigneurs de l'Atlantique Nord, de l'Indochine et de l'Afrique noire.

Nous avons visité les installations: un peu rudimentaires, à l'instar du cockpit de l'Iliouchine. L'approche par mauvaise visibilité se ferait par radar : mieux vaudrait ne pas avoir à l'utiliser. La piste, unique comme nous le savions était suffisamment longue. Nous avons demandé à la parcourir en voiture. Le revêtement laissait à désirer mais le plus inquiétant était une certaine dégradation que j'avais notée à l'atterrissage.

Restait maintenant à subir (le mot n'est pas trop fort) au cours du repas s'ensuivant les inévitables séances de toasts portés à une personnalité soviétique, puis française... il y en avait hélas quelques unes! On se levait, le verre de vodka à la main, l'élevait en l'honneur de la haute personnalité, et la vodka était censée disparaître cul sec dans votre gosier. J'ai réussi à en escamoter la moitié, ce qui n'était manifestement pas le cas de nos hôtes. On se demande comment ils font. La nuit fut un peu agitée. Nous pensions en avoir terminé avec la vodka. Que nenni! Nous eûmes droit à une sorte de brunch à 10 heures du matin et rebelote pour les toasts. Je déclarai forfait sauf pour le toast à Concorde qui clôturait l'affaire. Eurent-ils des doutes sur ma capacité à conduire ce vol spécial? Rien de tel ne transparut dans leur attitude car jusqu'au bout ils se sont montrés fort diplomates et courtois.

J'ai eu l'occasion de m'entretenir avant l'embarquement avec un autochtone parlant français. Il aimait bien vivre à Novossibirsk, loin de Moscou. Certes les hivers étaient froids entre moins vingt et moins trente mais peu de nébulosité. Il avait vu passer quelque fois le TU 144 mais on ne le voyait plus. Il ne manquerait pas d'être là pour le passage de Concorde. « Je vous envie de piloter un tel avion ! »

Restait maintenant à exécuter ce vol qui avait tant demandé en préparation. Ce sera beaucoup moins folklorique. L'avion sera le FBTSK : ce n'est pas le plus léger de la flotte: pourquoi a-t-il été choisi ? J'ai dû le savoir.

On gagne 120 kgs sur la version normale: - 300 (sièges en moins), + 180 pour deux membres d'équipage supplémentaires en poste: le radio russe et le deuxième OMN. 20 PAX pour la suite présidentielle, + Combelles, Dreyfous, et l'ORN Paganelli (Air France). 8 sièges en cabine avant, occupés pour le décollage, 21 sièges en cabine arrière si le président désire s'isoler.

TEMOIGNAGE



La date retenue est le mardi 26 juin 1979

Horaires TU

Aller AF 100 CDG 21h00, OVB 27/01h40, 03h00, HND 06h40
Décalage horaire +7 pour Novossibirsk, +9 pour Tokyo

Equipage

CDB Le Moël Jean Paul
OPL Giron Pierre
OMN Duguet René
OMN Cappoen Victor
ORN Paganelli Paul
ORN Switchov Gueorgui (Aeroflot)

Je vais reprendre le rapport effectué suite à ce vol

ETAPE PARIS NOVOSSIBIRSK

Route

Le cheminement prévu par la mer du Nord, Danemark, Baltique, Golfe de Finlande, Leningrad et route internationale en URSS, comporte trois accélérations supersoniques. Le gain par rapport à un vol subsonique jusqu'à SR (Leningrad) est de 30 minutes pour un coût carburant faible. Le contrôle de Tamere en Finlande modifie la route nous imposant de rejoindre les airways à Sunna, ce qui augmente la distance d'environ 40 NM. Par contre la présence du radio russe nous permet de faire direct RL Leningrad (gain 30 NM). Avons dû improviser rapidement une distance pour protéger les côtes de Finlande (distance qui s'est révélée bonne.)

Communications

Partie européenne: fonctionnement normal en VHF. Partie URSS: toute la phonie a été assurée par le radio Russe jusqu'au contrôle de Novossibirsk. Les procédures de descente, approche et atterrissage ont été effectuées en anglais par les deux pilotes dans de bonnes conditions.

Météo de Novo obtenue dès le survol de Leningrad (conditions cavok) confirmée chaque demi-heure.

Navigation

Entièrement effectuée en inertie. Aucune correction de trajectoire demandée par les contrôles URSS. Très bon fonctionnement des radio-balises MF. Tronçons subsoniques : vents assez forts d'Ouest. Tronçons supersoniques: vents faibles mais températures supérieures aux prévisions (STD +10 à +15). Le terrain de Novossibirsk a été fermé au trafic une heure avant notre atterrissage: décision conforme à l'engagement des autorités.

TEMOIGNAGE

Approche et atterrissage

Contrairement à la pratique soviétique, la descente a été effectuée sans paliers notables. Circuit aérodrome standard, écourté par radar. Bon fonctionnement des installations. Roulage à l'atterrissage un peu rude du fait de la nature de la piste: petites dalles de béton, jointures larges et inégales, ce que nous avons entrevu lors de notre visite précédente et nous inquiète un peu pour le décollage. Temps bloc block : 3h30 (10 minutes de moins que l'horaire)

Performances

ZFW 83 tonnes

Fuel au block: 94000 kg, 92800 au décollage

A la verticale 12500 kg, 11000 kg au block

Toute la partie supersonique au dessus de la Sibérie a été effectuée en TMO à M 1,92 - 1,96

Commentaires

Dans l'état actuel de la route acceptée et de l'éloignement du terrain de dégagement l'exploitation commerciale n'est pas possible sur ce tronçon Paris Novossibirsk.

ETAPE NOVOSSIBIRSK – TOKYO HANEDA

Temps d'escale prévu 1h 20. L'avion est prêt au bout d'une heure. Nous réduisons le temps de 10 minutes. Excellente coopération des autorités aéroportuaires dans tous les domaines. Carbu à bord 90t, 89,2 au décollage. Emport carburant limité du fait des contraintes de la piste.

Poids au décollage: 172,2t

Au cours du décollage face à l'ouest le roulage est rude comme à l'atterrissage. L'inégalité que nous avons pressentie lors de notre visite est atteinte à 130 kt, l'à-coup est bien amorti (sans donc entraîner l'oscillation que nous craignons) Au retour il se présentera à 140kts et sera également bien amorti.

Navigation, communications

Idem que première étape. Vents faibles. Température en supersonique STD -6

Horaire

Nous gagnons 10 minutes supplémentaires sur le trajet, mais recevons instructions de respecter l'horaire cause protocole arrivée chef d'Etat. Nous avançons donc notre descente en subsonique à la côte sibérienne.

L'atterrissage est effectué à 15h30, pour un block à 15h 40. Du fait de ce respect de l'horaire le temps block/block est de 3h50. Le temps commercial possible est de 3h30, ce qui sera réalisé au retour.

Approche atterrissage

QFU en service 22. Piste mouillée. Contrôle demande si piste possible pour Concorde du fait de la longueur 2500 mètres. Réponse affirmative.

Approche ILS décelérée

Des mesures de bruit ont été faites à 2 et 1 km du seuil de piste, distances inhabituelles. Distance d'arrêt comparable aux autres avions.

Carburant restant 14200 kg

Bon fonctionnement des aides radio au Japon. Bonne phonie en anglais. Opération d'approche et atterrissage normales

Bon fonctionnement général de l'avion

CRM RAS

Commentaires off the record

Je quitte le compte rendu officiel.

Nous avons été étonnés du nombre important de spectateurs à Novo. Ce n'était certes pas comparable aux foules que nous avons pu constater en d'autres coins du globe. Nous pensions que les autorités soviétiques auraient interdit l'accès au terrain pour un motif ou un autre car le passage de Concorde en route pour le Japon n'en soulignait que davantage

TEMOIGNAGE

l'échec de leur champion. J'ai revu l'homme de ma précédente visite et lui ai posé la question. La réponse m'a surpris: « nous avons perdu, mais les Américains aussi, nous sommes heureux que la gagnante soit la France. »

Je me devais de rectifier : « Concorde est franco anglais. »

« Pour nous il est français. »

L'anecdote qui va suivre pencherait un peu dans ce sens.

A peu près à mi parcours Novo Tokyo, notre radio Switchov que René Duguet avait bien fait rire en lui disant que son nom était dangereux dans un avion car il faisait couper tous les circuits (Switch off, pour les lecteurs non navigants), nous fait passer un message pour nous signaler que nous n'allons pas tarder à dépasser un Vickers de la British Airways transportant à Tokyo le premier ministre britannique Margaret Thatcher. Nous avons posé la question lors de notre voyage d'étude: « avez-vous été contacté par les Anglais ? » Réponse négative. Nous avons transmis le message au Président et lui avons demandé pourquoi Margaret Thatcher n'avait pas affrété un Concorde? Cela aurait eu de la gueule, deux Concorde à Tokyo! La réponse nous a laissé un peu sur notre faim: « elle est un peu spéciale ! »

Je décide de faire un écart sur notre route et charge Swichtov de le signaler au contrôle bien que je doute qu'il y ait des radars dans le coin en lui donnant la raison: « cela la foutrait mal de balancer un bang sur l'avion du premier ministre britannique qui n'a pu empêcher un petit pincement de se faire doubler dans les airs par un Président français toujours un peu arrogant. » Malgré l'écart nous avons pu voir quelques milliers de pieds en dessous de nous, le Vickers de Margaret.

Evidemment on nous attendait question bruit ne serait ce que par le nombre inhabituel d'enregistreurs. Notre approche entièrement décélérée les a laissés pantois: à peine plus de bruit qu'un gros piaf !

Au retour notre décollage type New York sera évidemment plus bruyant mais pas davantage qu'un subsonique de l'époque.

Reprenons le rapport officiel

TOKYO HANEDA –NOVOSSIBIRSK 30/06/1979

Départ 7 minutes avant l'horaire

Décollage en 15L Procédure anti bruit spéciale par virage à gauche dans la baie. Plafond assez bas 500 pieds. Procédure exécutée à la lettre.

Il semble que des relevés aient été faits cette fois encore très près de la piste alors que nous visions le bruit au dessus des populations. Déroulement conforme au plan de vol de la montée subsonique et de l'accélération supersonique.

Navigation communication

Idem qu'à l'aller Température STD + 6 Vent - 10 kt

Fuel départ 92000 kg

Fuel arrivée 14500 kg

Bloc/bloc 3h30 Temps de vol 3h15

20 minutes avance sur horaire Temps escale 1h40 cause protocole

NOVOSSIBIRSK-PARIS CDG

Pendant l'escale de Tokyo nous avons fait l'étude d'une nouvelle route NOVO CDG en réduisant les tronçons supersoniques à deux au lieu de trois ce qui ne devrait pas modifier sensiblement le temps de parcours étant données les contraintes ATC imposées à l'aller par le contrôle Tampere de Finlande. La distance totale serait de 3088 NM au lieu de 3140.

Navigation

Supersonique température STD +12 Subsonique vent moyen - 50 kt jusqu'à Arlanda. Nouvelle route plus facile à suivre. Aucune difficulté avec les contrôles.

Les températures en supersonique, le vent en subsonique entraînent une notable augmentation de la consommation ce qui conduit à prendre CDG sans dégagement. L'horaire est respecté.

Block/block 4h51 pour 4h50. Carburant au block départ 92000 kg arrivée 7000 kg

TEMOIGNAGE

Récapitulatif

CDG - NOVO 1h41 en supersonique pour 4h31 block/block

NOVO - TOKYO 2h11 en supersonique pour 2h54 block/block

TOKYO - NOVO 2h25 en supersonique pour 3h30 block/block

NOVO - CDG 1h34 en supersonique pour 4h50 block/block

La route suivie au retour est meilleure 7 minutes de différence en SS, plus facile à suivre mais elle ne permet toujours pas une exploitation commerciale.

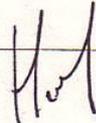
Liaison radio spécifique Président assurée sans aucun problème. Contacts faciles avec HU et le Cotam, assurées entièrement par l'officier radio Paganelli.

La préparation très poussée de ce vol a permis une exécution sans surprises importantes.

Le vol s'est déroulé remarquablement bien dans tous les domaines ce qui nous a valu les commentaires élogieux du Président de la République et de sa suite que je transmets avec plaisir à tous ceux qui ont participé à la préparation et à l'exécution de cette première liaison Paris-Tokyo via la Sibérie.

Le Club Aérophilatélique Concorde n'a pas manqué souligner l'évènement par le certificat suivant.

Cet aérogramme numéroté de 1 à 120 a été transporté à bord de Concorde lors du voyage de Monsieur le Président de la République à l'occasion de la Conférence de Tokyo les 26/27.6.79

<i>Equipage:</i>		Vol AF 100
Cdt de bord:	Le Moël	Roissy CDG, décollage à 23 h 00 le 26.6.79
Copilote:	Giroud P.	Novosibirsk Tolmachevo U R S S , durée 4 h 25
Mécanicien:	Duguet	Tokyo Haneda Japon, durée 3 h 21
Navigateur:	Paganelli	Durée totale du vol : 7 h 46 pour 11450 km
Chefs de cabine:	Burguière - Brocas	
Stewards:	Brunner - Ordoni Ulmer - Cholet	

Record de liaison commerciale entre la France et le Japon
1^{er} survol et escale en U.R.S.S.

Edité par le
Club Aérophilatélique Concorde

Jean Paul Le Moël

CDB en retraite, nostalgique parfois de cette belle période de carrière passée sur Concorde, mais qui a su, non sans mal, tourner la page : golf, bridge, voile dans la baie de Quiberon occupent une bonne partie de son activité.

