

Le WTSA, un Concorde pas comme les autres

Dans la famille Concorde, il y a les prototypes, les préséries et les avions de ligne. Pour les raisons que l'on sait, chaque type a été construit à l'identique de part et d'autre de la Manche. Un seul d'entre eux fait exception à la règle : le WTSA, présérie numéro 02, assemblé à Toulouse, différent du présérie 01 construit à Filton. Pour ne citer que cette particularité, le 02 est le premier Concorde « longue queue », comme les avions de série.



Mais revenons un peu sur la genèse de cette histoire. Tout le monde, ou presque, sait que c'est le 29 novembre 1962 qu'est signé l'accord entre les gouvernements anglais et français. Ce que l'on sait moins ou que l'on a tous oublié, c'est que cet accord prévoit la construction d'une version moyen courrier **et** d'une version long courrier.

Un **CPF**, Comité Permanent des Fonctionnaires, est responsable de la conduite de l'ensemble du programme Concorde. Il propose les décisions aux gouvernements français et anglais. C'est le CPF qui va élaborer la stratégie de développement du programme car, à l'instant de la signature en 1962, on ne sait pas quel Concorde sera construit.

C'est à l'examen des décisions de ce Comité que l'on peut juger de l'évolution du projet Concorde et assister ainsi à la naissance du WTSA.

Dès le 28 novembre 63, il est décidé de se centrer sur la version long courrier, transatlantique pour être plus précis. Jamais la version moyen courrier ne sera officiellement abandonnée, on en parlera de moins en moins, c'est tout. Cette option long courrier induira une augmentation continue des masses de l'avion car résoudre l'équation Mach 2, Paris New York, 100 passagers minimum amène à une itération permanente poussée des moteurs/carburant embarqué : si on augmente la poussée, on augmente la consommation carburant, donc le carburant embarqué pour couvrir la distance ; si on augmente le carburant embarqué, on relève la masse décollage, il faut donc augmenter la surface de voilure et la poussée pour pouvoir décoller l'avion et ainsi de suite.

C'est le 14 mai 1964, qu'un rapport du CPF est soumis aux gouvernements. Il propose une évolution du projet long courrier initial. Il s'agit de garantir le vol Londres ou Paris New York avec la régularité requise. Ce rapport qui propose allongement du rayon d'action et capacité 118 à 134 passagers, sera entériné par les gouvernements.

Un an après, du 18 au 28 mai 1965 se tient, à Filton puis à Toulouse, un symposium Concorde. Il réunit les Compagnies clientes. A cette occasion, Pierre Satre, Directeur Technique de Sud Aviation et Archibald Russel son homologue de la British Aircraft Corporation, présentent la version présérie qui a encore évoluée.

En définitive, le Sierra Alpha aura la silhouette des futurs avions de série. Citons les modifications les plus apparentes par rapport au prototype 001 :

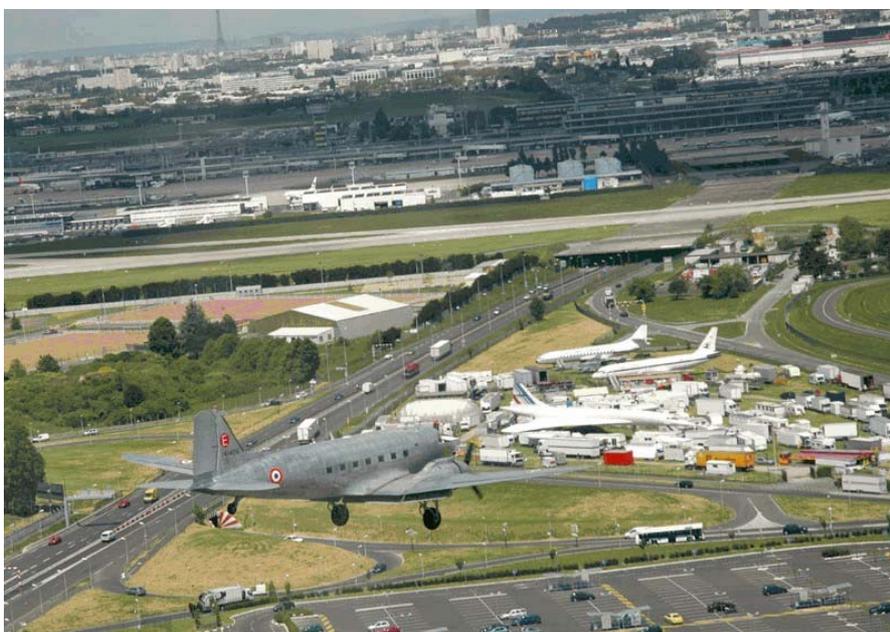
- Le fuselage est allongé de près de 6 mètres. La cabine passager compte 108 hublots contre 84 sur le 001. Ses hublots sont de dimensions plus réduites que sur les prototypes.
- Le nez est différent : la visière devient transparente.
- L'augmentation de la capacité d'emport du réservoir de carburant situé à l'extrême arrière du fuselage impose d'allonger la queue.
- Le Sierra Alpha dispose de la dernière version des moteurs Olympus ainsi que des nouvelles tuyères secondaires de type paupières.

- Une opération, baptisée Espace, redessine la partie arrière pour, comme son nom l'indique, apporter du volume en cabine. La porte centrale arrière de type Caravelle est remplacée par les deux portes latérales qui seront utilisées pour l'armement du galley arrière.

Même s'il ne dispose pas des capacités définitives de l'avion de série, le Sierra Alpha pourra réaliser les premiers grands vols intercontinentaux supersoniques avec passagers et prouver ainsi que le vol commercial supersonique est une réalité mais ceci fera l'objet d'un prochain article.

Aujourd'hui, comme vous le savez, le Sierra Alpha est exposé au sud des pistes d'Orly et il est entretenu par une Association courageuse : Athis Paray Aviation qui, après l'avoir sauvé de la destruction en 1988, continue à se battre pour le garder en bel état. Près de 5000 personnes viennent chaque année visiter le Musée Delta qui l'héberge.

Le futur tram, Villejuif – Rungis – Orly – Athis Mons, devrait passer à proximité et avoir son terminus sur le site du Musée. Par ailleurs ce lieu est utilisé annuellement, avec l'accord de la municipalité d'Athis Mons, pour héberger des gens du voyage.



La photo ci-contre montre, derrière un DC3 en approche sur la piste 02 d'Orly, le Sierra Alpha et ses collègues (Caravelle, Mercure, Mirage IIIB) du Musée Delta, cernés par les caravanes.

N'hésitez pas à témoigner votre solidarité aux responsables de l'Association Athis Paray Aviation qui, depuis 19 ans, préservent le Sierra Alpha, un Concorde pas comme les autres.

PG

Musée Delta Athis Paray Aviation

40, Avenue Jean Pierre Bénard

91200 Athis Mons

Tel 01 60 48 14 48

Tel 01 69 38 83 38

<http://museedelta.free.fr>

Président : Monsieur Jacques Bossuet jacques.bossuet@wanadoo.fr