

Le WTSA, le meilleur ambassadeur du programme Concorde

Résumé des épisodes précédents.

C'est en mai 1965, à l'occasion d'un symposium Concorde que Pierre Satre et Archibald Russel présentent, aux compagnies clientes, la définition du Sierra Alpha.

Cet avion aura la silhouette des futurs avions de série. Ses performances lui permettront de réaliser les premiers vols transatlantiques. Rappelons que l'accord initial franco anglais, signé en 1962, prévoit une version moyen courrier et une version long courrier. Ce n'est qu'en 1964 qu'est décidé le développement d'une version transatlantique : Concorde doit pouvoir relier Londres ou Paris à New York. Le Sierra Alpha, avion de présérie français, bénéficiera de modifications lui permettant d'effectuer la mission transatlantique dans des conditions d'autonomie et de confort proches de ce que nous connaissons en ligne plus tard. Pour cette raison, il fera son premier vol plus d'un an après le présérie anglais, le 01 G-AXDN. Ce dernier présente une silhouette originale car s'il dispose d'un nez « moderne », il est le premier à bénéficier de la visière transparente, il a encore la queue courte des prototypes car il n'est pas pourvu du grand réservoir arrière qui autorise un rayon d'action transatlantique.



Le SA au dessus des Pyrénées dans sa première livrée

Ce que n'avait certainement pas prévu les décideurs de 1965, c'est que la naissance du Sierra Alpha survienne, début 73, dans une des périodes les plus troublées qu'ait connu le programme Concorde.

Le 13 avril 1972, les gouvernements, confiants dans le futur commercial de l'appareil, autorisent la construction de 16 appareils de série. Ce chiffre inclut 2 avions dits « têtes de série ». Ce sont les numéros 201 et 202, F-WTSB et G-BBDG respectivement exposés à Blagnac et à Filton. Dès le mois de mai, BOAC signe pour l'achat ferme de 5 appareils et Air France l'imite fin juillet en s'engageant pour 4 exemplaires.

Les responsables gouvernementaux, qui disposent sur le papier de 58 options d'achat, ne prêtent pas trop attention à quelques notes discordantes comme la déclaration de Najeeb Halaby, rien moins que Président de Pan Am, qui déclare en juin 1971 faire « ... de sérieuses réserves au sujet de la version actuelle de Concorde, tant du point de vue du bruit que de sa rentabilité ou de sa sûreté ».

Les premiers craquements se font entendre le 4 juillet 1972 lorsque Air Canada, puis United Airlines le 28 octobre annulent leurs options.

Le Sierra Alpha effectue son premier vol le 10 janvier 1973, trois semaines avant ce qui allait être un véritable choc pour tous les responsables du programme : le 31 janvier, une heure avant l'expiration du délai prévu dans les contrats, Panam et TWA annulent les 14 options qu'elles avaient prises en 63 et 64. On sait que cette décision sera suivie par l'ensemble des compagnies aériennes qui s'étaient montrées préalablement intéressées par Concorde.

Ce début d'année 73 est donc difficile et les coups durs se succèdent :

- En mai, la FAA américaine interdit le survol supersonique des terres. Il est vrai qu'après l'abandon de leur programme supersonique, 2 années auparavant, cette mesure ne lèse pas les Etats-Unis. Cette interdiction n'a jamais été remise en question et ceux qui ont pu entendre le bang de Concorde peuvent même penser qu'elle est justifiée.
- Le 3 juin le TU 144 s'écrase au Bourget. Concorde se retrouve sans concurrence, ce qui ne lui est pas favorable. En effet, un des arguments forts en faveur du programme supersonique franco anglais est d'éviter à l'Europe d'être distancée, dans ce domaine, par les industries américaines ou soviétiques.



Le Sierra Alpha dont l'objectif premier en tant qu'avion d'essais est de participer au programme de développement et de certification, comme les nouvelles tuyères, les freins carbonés etc.... se voit aussi charger de réaliser les premiers vols « habités » par de « vrais » passagers.

A l'occasion du Salon du Bourget de 1973, il effectue 9 vols de démonstration sur l'Atlantique. Ces boucles supersoniques emmènent 32 passagers invités qui vont être les premiers à voler à Mach 2 dans l'environnement d'un avion de ligne.

La cabine arrière du SA, équipée de 32 sièges

Le 16 août il effectue son premier long voyage en ligne droite, se rendant à Libreville afin d'y participer aux fêtes du 13^{ème} anniversaire de l'indépendance gabonaise.

En septembre le Sierra Alpha, qui arbore sa nouvelle livrée : anciennes couleurs Air France à gauche, et nouvelle livrée British Airways à droite, se lance dans une tournée de l'Atlantique. Après Caracas, il inaugure l'aéroport de Dallas Fort Worth où, touchant pour la première fois la terre américaine, il reçoit un accueil chaleureux. Puis il réalise le premier vol transatlantique en reliant Washington Dulles à Paris Orly en 3 heures 47 bloc bloc, dont 3 heures 33 de vol, 2 heures 43 en supersonique et 2 heures 16 à Mach 2. Sur cette étape, 32 passagers sont présents et si l'on ajoute la masse de l'installation d'essais, on atteint les 10 tonnes transportées. On peut donc considérer que ce vol du 26 septembre 1973 démontre que l'équation Paris New York à Mach 2 avec 100 passagers est en passe d'être résolue.



La livrée définitive du SA : Air France à babord, British Airways à tribord

L'année 74 débute mal : le 4 mars Harold Wilson devient premier ministre et l'on sait que les travaillistes ne sont pas particulièrement pro Concorde. Tout le monde garde en souvenir la fameuse empoignade franco anglaise de l'année 64, au cours de laquelle le programme Concorde a frôlé l'abandon. Le 2 avril, Georges Pompidou décède et personne n'est certain que la nouvelle majorité présidentielle continuera à soutenir Concorde. Devant tant d'incertitudes sur la suite du programme, quelques membres de la SNIAS créent un « Comité de soutien Concorde », très actif dans les mois qui suivent. Ce comité lance l'idée d'effectuer des vols représentatifs de la future utilisation commerciale de l'avion pour prouver que, même si le travail de mise au point n'est pas encore terminé, l'avion est arrivé à un niveau de maturité technique qui doit donner toute confiance dans la réussite finale du projet.

Cette idée est acceptée et c'est le Sierra Alpha, le Concorde le plus abouti à cette date, qui va relever le défi et de belle manière.

Du 27 mai au 18 juin 74, il effectue :

- 5 allers retours Roissy – Dakar – Rio. Le dernier aller retour Rio est effectué dans la même journée, le 5 juin.
- 2 Roissy Boston et 1 Boston – Miami. A l'occasion de l'inauguration du nouveau terminal, Concorde est invité par le Massachusetts Port Authority. Un de ces vols permet une démonstration destinée à frapper les médias. Le Sierra Alpha décolle de Boston à l'heure précise où le B747 régulier s'envole de Paris CDG. Après l'avoir croisé sur l'Atlantique, le 02 se pose à Paris refait les pleins puis repart pour Boston où il atterrit quelques minutes avant le Boeing 747 du commandant ... Chanoine.

Toutes les précautions avaient été prises en terme d'assistance en escale, de mise en place de pièces de rechanges et de composition d'équipage et tous ces vols furent un succès total. Nul ne pourra dire objectivement leur impact sur la poursuite du programme, on peut seulement noter que le Sierra Alpha n'a pas failli et qu'il fut, dans ce moment crucial, le meilleur ambassadeur du programme Concorde.

PG

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, exposé au sud des pistes d'Orly.

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

Sources : *Voyages Concorde avant la mise en service commercial (Henri Perrier) Icare spécial Concorde.*

Le Dossier vérité du Concorde (Claude Alain Sarre)

Bases de données Edouard Chemel