

Michel au pays des Soviets

EBBR → EPWA → UUEE → EBBR
BRUXELLES VARSOVIE MOSCOU BRUXELLES

Robert B., février 1979

BOEING 737-200 - OO-SDE

Depuis mon vol avec L., j'ai été programmé trois fois sur Moscou. Les conditions météo ne m'ont jamais permis d'y atterrir. Mon commandant est tout « frais » sur l'Europe. C'est un second « *Jumbo* » qui vient de terminer sa conversion « à gauche ». Je lui explique que Moscou est un aérodrome maudit pour moi, que toutes mes tentatives d'y atterrir se sont soldées par autant d'échecs. Dans ce cas, me dit-il, ne prenons pas de risques : je fais l'aller jusqu'à Moscou, tu feras le retour.

Aussitôt dit, aussitôt fait. Il se pose sans encombre à Varsovie, redécolle et se pose sans incident dans la tempête de neige qui balaie

Sheremetievo. Je ne suis pas entièrement convaincu. C'est lui qui a atterri à Moscou, pas moi.

Exceptionnellement, nous avons des passagers, et même beaucoup. Sur Moscou, généralement, le vol se fait à vide ou presque : un ou deux passagers. Nous transportons surtout la valise diplomatique que nous imaginons remplie de caviar. Elle pèse souvent plusieurs dizaines de kilos. Quelle correspondance peut-il y avoir entre la Belgique et l'URSS en ces temps de Guerre froide ?

Enfin, le commandant me confie les commandes. Je décolle et 1 000 pieds plus tard, le moteur 2 explose. Le soulagement m'envahit, la malédiction est conjurée : aucun doute, je vais atterrir à Moscou !

J'ai déjà parlé des difficultés de communication dans les pays de l'Est : le passage par une traductrice et l'anglais difficilement compréhensible des contrôleurs. Leurs équipements doivent dater de la Seconde Guerre mondiale et lorsqu'ils émettent, on capte plus de parasites qu'autre chose. À tel point que je me suis toujours demandé comment les Russes étaient arrivés dans l'espace. Je vais obtenir ma réponse.

Moins de cinq secondes après l'explosion du moteur, nous n'avons évidemment pas encore signalé notre problème. Pourtant, le contrôle nous rappelle. C'est de la Hi-fi, et

le contrôleur s'exprime avec l'accent d'Oxford

— *Sabena 876, confirm you are in emergency.*

Ce n'est pas possible, ils ont un espion dans le cockpit. J'apprendrai plus tard que la flamme qui a jailli du moteur était visible de la tour malgré la tempête de neige.

En tout cas, ce n'est plus le même contrôle, et il est aux petits soins pour nous. Nous devons toujours effectuer le célèbre *pattern* carré. J'y reviendrai. Pour le reste, nous sommes numéro un pour n'importe quelle piste. Nous n'avons qu'à choisir. Ce sera la 25 L. Il y a 1 500 mètres et 600 pieds, un vent de 210° à 20 nœuds et des averses de neige. Le commandant termine la *check-list* quand le mécanicien nous rejoint au cockpit.

Lorsque nous allons à Moscou, nous embarquons exceptionnellement un mécanicien d'escale, au cas où nous aurions un problème technique au sol en Russie. Je le connais bien, c'est un Bruxellois pur jus. Il se prénomme Félix.

— C'est le un qui a lâché hein? Je m'en doutais, les aubes du compresseur me semblaient limites. J'ai voulu demander un boroscope, mais ils n'ont pas ça ici.

Là, il plombe l'ambiance.

— Non Félix, c'est le deux qui a explosé.

Je vole le *pattern* carré. Sur toutes les cartes d'aérodromes, les circuits (*patterns*) à effectuer par les avions sont représentés par des sections droites reliées par de larges courbes. Sur les cartes de Moscou, ces *patterns* sont représentés par des sections de droites perpendiculaires, des rectangles. Comme « *pattern* rectangle », ça ne sonne pas bien, on dit « *pattern* carré ». Voilà pour l'étymologie. Aucun avion de ligne ne peut tourner « en coin ». Je vire donc aussi carré que possible et en interceptant la finale, je me rends compte que je me suis réjoui trop vite. Je ne vais pas me poser à Moscou.

Sur un moteur, c'est obligatoirement le commandant qui atterrit. A fortiori s'il fait aussi mauvais. La malédiction me poursuit. Je perce vers 600 pieds avec une solide correction de dérive. Je remets le *rudder trim* à zéro. En clair, je tiens la dissymétrie au pied et j'attends que le commandant reprenne quand il me dit « Tu connais cet avion beaucoup mieux que moi, tu atterris ». Je me pose tout en douceur, sous les applaudissements des passagers. Inoubliable. La malédiction est vraiment conjurée.

Nous arrivons au tarmac. Nous sommes loin de l'aérogare. Un escalier s'approche ainsi que deux militaires, le modèle de démonstration, ceux qui défilent le 17 octobre. Deux mètres, cent kilos chacun. Ils sont sui-

vis par un civil très bien habillé qui me fait penser à un notaire. Dès que l'escalier est à poste, ils montent à bord. Plus un bruit, on dirait même que personne ne respire. Le calme est... funéraire.

Le « notaire » pénètre au cockpit et demande : « *who is the pilot in command?* », « qui est le commandant ? ». Phrase que le commandant traduit fort opportunément par : « qui est le pilote aux commandes ? ». Et sans hésiter, d'un geste qui ne manque pas de courage, il me désigne. Aussitôt, les deux armoires à glace avancent d'un pas. J'ai compris, je me lève et je les suis. Ils m'encadrent de près, je n'en mène pas large. Nous nous dirigeons vers une voiture. Le notaire s'installe à l'avant, à côté du chauffeur, moi à l'arrière, toujours étroitement encadré. Entre deux atterrissages, la voiture s'aligne sur la piste qui nous a vus décoller et s'élançe à vive allure. Dès que nous libérons la piste. Le notaire me dit quelque chose comme « *what about the state?* » Je ne comprends pas ce qu'il veut. Il ne souhaite quand même pas mon appréciation sur le régime soviétique ? Je grommelle quelque chose d'incompréhensible et je souris. C'est exactement ce qu'il attendait. Il sort alors un gros livre, relié plein cuir et rédige quelques lignes en russe, du moins je le suppose, avant de me montrer

où je dois signer. Je n'ai aucune idée de ce que je signe. J'obtempère, il me semble que c'est ce que j'ai de mieux à faire. Ils me reconduisent à l'avion où les morts ont ressuscité.

Le commandant a fait ouvrir les bars, champagne et vodka. Lorsque j'arrive à bord, on vient me serrer la main, on me donne des claques dans le dos, tout le monde est soulagé. Peu après, le *rep* arrive. Il chuchote quelques mots à l'oreille du commandant qui se lève, prend sa mallette et me dit : « Je te confie l'avion ». Le *rep* et lui partent en voiture.

Le *rep*, le représentant d'escale, c'est le couteau suisse de la compagnie. En escale, il s'occupe de tout. Son principal souci, ce sont les passagers, que nous appelons les *pax*. Il les rassemble, les amène à bord, les loge à l'hôtel ou les fait transférer en autocar en cas de diversion. Mais ses compétences sont bien plus étendues. Il s'occupe des plans de vol, négocie les créneaux, fait venir le pétrolier, commande les pièces de rechange, avise Bruxelles des problèmes, s'occupe des équipages en cas de *night stop* imprévu. Sans lui, point d'opérations.

Quelques minutes plus tard, un bus arrive et emmène nos passagers. On nous fait comprendre que c'est un bus pour passagers. Ici, un bus pour passagers, c'est un

bus réservé aux passagers. L'équipage doit aller à pied. C'est notre premier contact avec la précision soviétique. Nous arrivons à l'aérogare où un soldat veille. Toute personne qui entre doit abandonner une pièce d'identité.

Nous décidons de remettre notre badge Sabena. Nous nous dirigeons vers le contrôle suivant, où on nous remet un formulaire destiné aux équipages. Il comporte une vingtaine de lignes. Il faut indiquer très précisément de combien d'argent chacun de nous dispose et en quelle monnaie. Je laisse évidemment la ligne « *Captain* » vide. Ce n'est pas autorisé. On peut laisser du blanc « en dessous », pour les avions qui comportent moins de vingt membres d'équipage, mais au-dessus, tout doit être rempli. Je prends l'avis de Félix, du steward et des hôtes : « qui sait ce que contient le portefeuille du commandant ? Avait-il des pièces de monnaie dans ses poches ? » Nous devisons, on ne pourrait mieux dire, en français et cela attire l'attention d'un homme dans la file adjacente. « Vous parlez français ? » Il n'y a qu'un Français pour poser une question aussi idiote. C'est un passager Air France. En remplissant un des nombreux formulaires que les passagers doivent compléter avant de quitter l'avion, il a oublié son passeport sur son siège. Il ne peut plus avancer

et le militaire qui fait fonction de porte unidirectionnelle refuse de le laisser retourner à l'avion. Pouvons nous l'aider?

Je sors un petit carnet de ma poche et je me dirige vers le militaire. Je crayonne toute une bande dessinée où on voit le passager oublier son passeport, arriver au contrôle, se rendre compte qu'il a oublié son passeport... le tout ponctué de gestes pour montrer que le héros de ma BD est le monsieur en question. Le militaire reste impassible. J'affine le dessin du 727 Air France, j'amplifie les gestes. Rien. Le chef de cabine me retient: « Arrête Michel, tu vas nous envoyer en prison! »

Et soudain, le militaire comprend, me gratifie d'un sourire – si si c'est vrai – et laisse le passager retourner à son avion. Entre-temps, nous avons trouvé une solution pour l'argent du commandant: nous allons lui en prêter. Chacun indique un peu moins d'argent que ce qu'il a sur lui et la somme ainsi épargnée est versée sur le « compte » du commandant. Ainsi, lors du contrôle des devises au retour, nous pourrons nous arranger pour n'avoir pas trop d'argent. Si le commandant a beaucoup d'argent sur lui, on brûlera l'excédent à l'hôtel.

Nous arrivons au contrôle suivant, où il faut à nouveau abandonner une pièce d'identité. Nous optons pour le passeport, ce qui

semble approprié car c'est ce qu'on exige des passagers qui avancent parallèlement. Le passager Air France vient de passer, sans un regard pour nous. Et dire que j'ai risqué la prison pour lui...

Félix est ennuyé. Il vient de faire un vol spécial en 707 à destination de Pékin. Le cachet sur son passeport ne souffre aucune ambiguïté. Les relations entre Moscou et Pékin sont tendues. Nous décidons de remettre nos cartes d'identité. Si c'est le dernier contrôle, Félix est sauvé. Et c'est le dernier contrôle, du moins à l'aérodrome.

Nous débouchons dans une salle de restaurant où nous retrouvons le commandant, le *rep* et nos passagers. Ils sont éméchés, c'est le moins que l'on puisse dire. La vodka a coulé à flot. Par je ne sais quel miracle, le *rep* se retrouve en possession de nos badges et de nos cartes d'identité. Ça fait du bien : c'est un pays où l'on se sent particulièrement nu sans papiers. Le climat, peut-être ? Une camionnette nous conduit à l'hôtel. Un Hilton... du côté façade. Je suis embarrassé pour décrire ce que mes yeux découvrent en y pénétrant. Tout s'organise autour de l'ascenseur. Une copie des ascenseurs que j'empruntais avec mes parents dans les grands magasins de Bruxelles dans les années cinquante. Tout y est : le liftier – en l'occurrence une liftière – les grilles en ac-

cordéon et la lenteur majestueuse de l'ascension. En dehors de l'ascenseur, rien. Des tables, très petites, et un comptoir d'accueil, pour autant que ce mot ait une signification dans ce pays. Nous sommes exemptés de comptoir si je puis dire. Le *rep* règle tout. Nous recevons nos clés et le commandant nous fixe rendez-vous dans sa chambre dans un quart d'heure.

Au sortir de l'ascenseur, nous remarquons, assis dans un coin sombre, quelqu'un de particulièrement imposant. Chacun regagne sa chambre pour une toilette sommaire. Nous pensions rentrer à Bruxelles aujourd'hui, et nous n'avons ni vêtements civils ni trousse de toilette. Je constate que ma chambre ne ferme pas à clé : on a arraché la serrure. Les rideaux ont rétréci au lavage et n'obturent pas complètement la fenêtre. La baignoire est circulaire et comporte une fontaine centrale, il faut être contorsionniste pour y prendre un bain. Je constate qu'il n'y a pas de bonde. Ce n'est pas un problème, parce que si les robinets tournent, ils ne délivrent de toute façon pas d'eau. Dans ces conditions, ma toilette se résume à ôter mes galons et ma cravate.

Je pars retrouver le commandant dans sa chambre. Les autres membres d'équipage y sont déjà, mais nous n'avons pas le temps d'échanger nos impressions. Le quelqu'un

d'imposant fait son apparition. En fait, c'est une quelqu'une, mais elle n'en est pas moins imposante. Aucun d'entre nous ne parle russe, mais nous comprenons immédiatement que nous devons rejoindre les chambres qui nous ont été assignées. Nous convenons de nous à retrouver vers neuf heures pour le petit-déjeuner. Je m'endors rapidement.

Au petit-déjeuner, je suis rejoint par les deux hôteses. Le commandant et le chef de cabine, forts de leur expérience, ont immédiatement compris que la règle des douze heures ne s'appliquerait pas. Le temps de charger un moteur dans un 707 cargo, de trouver un équipage, de réunir une équipe de mécaniciens, de remplir les papiers pour l'importation du moteur en URSS, de lui faire passer la douane... Nous sommes ici pour longtemps. Ils ont donc pris leurs dispositions en conséquence, et ce matin, ils dorment à poings fermés.

Nous ne sommes donc que trois autour d'une des petites tables dont je vous parlais hier. En fait ces tables sont autant de buffets. Le buffet se compose de tranches de pain noir et d'un pot de raifort. Le *rep* nous rejoint, c'est d'ailleurs lui qui nous dit que le commandant et le chef de cabine dorment. Comment le sait-il? Mystère...

Il nous remet à chacun une enveloppe qui contient quelques billets d'argent local. Nous aimerions voir la place Rouge et les hôtessees voudraient faire du shopping. Il nous indique le numéro du bus pour la place Rouge. Pour le shopping, il semble dubitatif: « Essayez le Goum ».

Nous montons dans le bus. Ce qui nous frappe, c'est la mine des gens. Tout le monde fait une tête d'enfer. Depuis notre atterrissage, le seul sourire que nous ayons vu est celui du militaire au contrôle des passeports. Et encore, c'était probablement involontaire. Un sourire de soulagement en quelque sorte.

Nous sommes en URSS. Le conducteur du bus conduit le bus. Il ne délivre pas les tickets, il n'encaisse pas la monnaie. Ce qui fait office de receveur, c'est une grande tirelire en plastique transparent. Les titres de transport sont en libre service. Les passagers qui montent arrachent un ticket au rouleau et jettent ensuite la monnaie dans la fente de la tirelire. Nous sentons confusément qu'il faut faire de même. Nous n'avons que des billets. L'hôtesse arrache un ticket et glisse un billet dans la fente. Évidemment, la tirelire ne rend pas la monnaie. Nous avons payé beaucoup trop, comment rentrer dans nos fonds?

Je m'improvise receveur. À chaque fois qu'un passager monte, je déchire un ticket, le lui tends et garde la monnaie. Cela n'étonne personne. Pas âme qui bronche. Comme le bus se remplit, je fais recette. Il est bientôt bondé.

Lorsqu'il fait arrêt devant la place Rouge, les gens qui montent nous empêchent de descendre. Ce n'est que partie remise. Les évacuations, ça nous connaît. À l'arrêt suivant, nous avons pris nos dispositions. Les hôtessees sont entre la porte et moi. J'empoigne fermement les mains courantes et, dès l'ouverture de la porte, je nous propulse à l'extérieur... avec quelques passagers qui avaient l'intention de rester à bord. Nous nous éclipsons sans demander notre reste. Nous faisons le tour de la place Rouge. Ne vous déplacez pas, elle reproduit fidèlement les cartes postales. Nos, j'ai envie d'écrire mes hôtessees, veulent acheter des souvenirs et nous entrons dans la grande surface du coin : le Goum, littéralement le Magasin Principal Universel. Il y a un monde fou et une file à chaque comptoir. Pourtant, il n'y a rien à acheter. Au rayon chaussures, par exemple, il n'y a qu'une paire. Et il ne faut pas être chausseur pour constater qu'il y a peu de personnes dans la file qui ont les pieds de la bonne pointure. Après avoir patiemment suivi deux ou trois

files interminables, mes hôtessees finissent par se convaincre qu'il n'y a rien dans l'arrière-boutique. Tout ce qui est à vendre est exposé. Il ne nous reste qu'à rentrer.

Nous retournons à pied à l'hôtel et y rencontrons l'équipage du 707 de dépannage. Le service des rôles s'est surpassé pour réunir un équipage. Ils ont trouvé le commandant à son club de golf, le second à son bistrot habituel et le mécanicien dans un estaminet où il mettait les pieds pour la première fois. Déjà, le *rep* nous presse : le moteur est remplacé. Nous filons à l'aérodrome. Repassage par les contrôles, abandon de nos pièces d'identité, arrêt au contrôle des devises.

Catastrophe. J'ai totalement oublié de compter combien nous devons brûler d'argent pour faire coïncider le contenu de nos portefeuilles et la déclaration. Heureusement, alors que ce contrôle est généralement systématique et draconien, l'agent se contente aujourd'hui de tamponner notre feuille de décompte. Quand je vous disais que la chance pallie mes défaillances. À l'époque, nous aurions pu finir en prison. Je ne plaisante pas !

Nous arrivons à l'avion. Le moteur n'est pas remplacé, il est démonté. Les mécaniciens commencent à peine à décharger le nouveau. Le *rep* nous rend nos pièces d'identité. Et l'attente commence, mais au moins,

nous sommes au chaud: l'APU tourne. L'APU, *Auxiliary Power Unit*, est un réacteur auxiliaire situé dans la queue qui peut fournir de l'air comprimé et de l'électricité. Il n'en faut pas plus pour assurer notre confort au sol. Dehors, il gèle, et le sol est verglacé. Les mécaniciens montent à tour de rôle se réchauffer quelques instants.

Après quelque temps, on nous annonce que le moteur est remonté, il ne reste qu'à l'essayer.

Nous obtenons, non sans difficultés, l'autorisation de la tour. Une restriction: nous ne pouvons pas dépasser 80 % de la poussée maximale. Le commandant s'en moque: « comment veux-tu qu'ils vérifient ça? » J'espère qu'aucun de nos mécaniciens n'est une taupe du KGB. Le problème est vite résolu car le sol est tellement verglacé que malgré freins et cales, l'avion se met en mouvement bien avant 80 %.

Tout est terminé et tous les mécaniciens, Félix compris, se dirigent vers le 707. C'est alors que mon commandant est pris d'une inspiration subite. Après un conciliabule avec le commandant du 707, il ordonne aux mécaniciens de rentrer avec nous. Comme par enchantement, les capots moteurs s'ouvrent. Les mécaniciens ont décidé de vérifier quelques bricoles supplémentaires. Une heure plus tard, nous sommes vrai-

ment prêts. Peu après le décollage, le commandant réclame une couverture, recule son siège et s'endort. Les hôteses et le chef de cabine sont aux petits soins pour moi. Toutes les cinq minutes, on me demande :

— Ça va Michel?

— Pas trop fatigué?

— Un petit café?

Le vol me semble long, très long et monotone. Pas la moindre raison de réveiller le commandant. Il dort comme un bébé. De temps à autre, un mécanicien vient s'enquérir de ma santé ou plus vraisemblablement de celle du moteur. Je me demande si Félix leur a communiqué ses doutes sur la santé du moteur un.

Trois heures plus tard, en passant l'*outer marker*, le commandant sort des bras de Morphée. Je nous pose sur deux moteurs à Bruxelles.

À ma connaissance, à ce jour, la cause de l'explosion du moteur n'a toujours pas été déterminée.