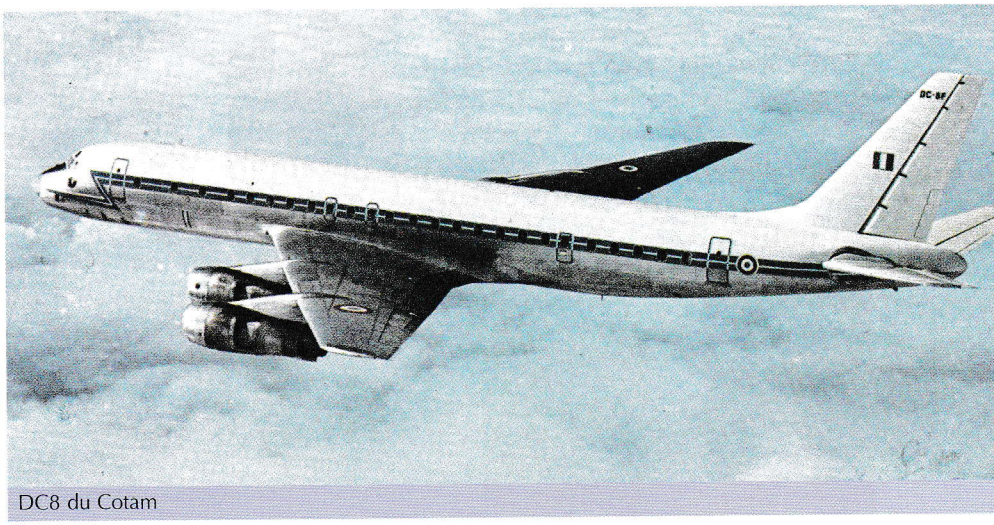
# Voyage présidentiel à Moscou

**Yves Antoine, chef d'escale dans de nombreux pays, nous raconte quelques péripéties lors du voyage officiel du président Giscard d'Estaing à Moscou, au milieu des années 70 : KGB et administration en toile de fond, frissons garantis...**

Avant de se déplacer en Concorde, le président Giscard d'Estaing utilise un DC8 du Cotam pour ses voyages officiels. L'équipe d'Air France est chargée de l'assistance opérationnelle et commerciale à l'arrivée comme au départ de l'aéroport de Vnukovo. Un terminal dédié au Kremlin est utilisé pour tous les voyages officiels de chefs d'état se rendant en URSS.

Pendant le séjour du président, l'appareil stationne sur un parking spécial, surveillé par les troupes des gardes-frontières, autrement dit le KGB.

À l'heure fixée pour le départ, nous rejoignons l'équipage du Cotam à un endroit précis de l'aéroport de Vnukovo, pour nous rendre ensemble à ce fameux parking situé de l'autre côté des pistes. Arrivés sur les lieux, il nous est très difficile d'accéder à l'avion : un jeune garde, muni d'une kalachnikov, nous fait comprendre que malgré nos « *propusk* » (documents officiels) en règle, seul son officier peut l'autoriser à nous laisser passer et il n'est pas là !


DC8 du Cotam

On nous laisse finalement entrer, mais le temps passe et il faut commander rapidement les équipements nécessaires à la mise en route de l'avion, les camions citernes pour les pleins et bien sûr le « *borpitania* » (commissariat) pour alimenter les galleys.

Côté technique, la mise en route du DC8 ne peut se faire qu'avec l'aide d'un groupe à air (APU) et d'un groupe électrique (GPU). Comme les avions soviétiques sont tous équipés de démarrage électrique, les APU se font rares, mais le responsable d'Aeroflot assure qu'il y en a au moins un en état de marche...

Nous accompagnons les pilotes militaires du Cotam au service Opérations pour récupérer le dossier MTO, déposer le plan de vol et prendre connaissance des particularités éventuelles qui sont... innombrables !

Une voiture de l'Aeroflot est mise à notre disposition, avec un chauffeur qui se révèle totalement irresponsable ! Les taxiways sont déserts et notre chauffeur en profite pour foncer à une allure excessive. Au croisement avec une piste de décollage, un avion s'élance. Au risque de se faire pulvériser, le chauffeur accélère et traverse la piste, alors que l'avion est près de nous froler.

Nous nous regardons, sidérés d'être encore en vie...
Mais d'autres émotions nous attendent à l'avion.

Pour se positionner au parking officiel, le DC8 doit mettre en route au moins un réacteur à l'aide des APU/GPU, mais l'APU rend l'âme dès le premier essai. Le responsable soviétique m'avoue qu'il n'y en a pas d'autre... Sueur froide !

Heureusement les DC8, comme les B707, sont équipés de bouteilles d'air comprimé de secours.

Le pilote nous met en garde : on ne pourra faire qu'un seul démarrage... Nouvelle sueur froide pour nous, quant au responsable soviétique, il se voit déjà avec, en poche, un aller simple pour Iakoutsk en Sibérie...
Par chance, le démarrage se fait sans problème et l'avion du président repart vers Paris.

Avec le recul, je me dis que cette folle traversée de piste n'est pas un cas isolé dans le temps.

Cet incident est tout à fait similaire à l'accident qui coûta la vie à M. de Margerie, PDG de Total, il y a quelque temps à Moscou.

**Yves Antoine**
**Ancien chef d'escale Moscou**