

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE



10^e Anniversaire - N° 20 (Novembre 2000)

SOUVENIRS BLAGNACAIS DU CONCORDE 001

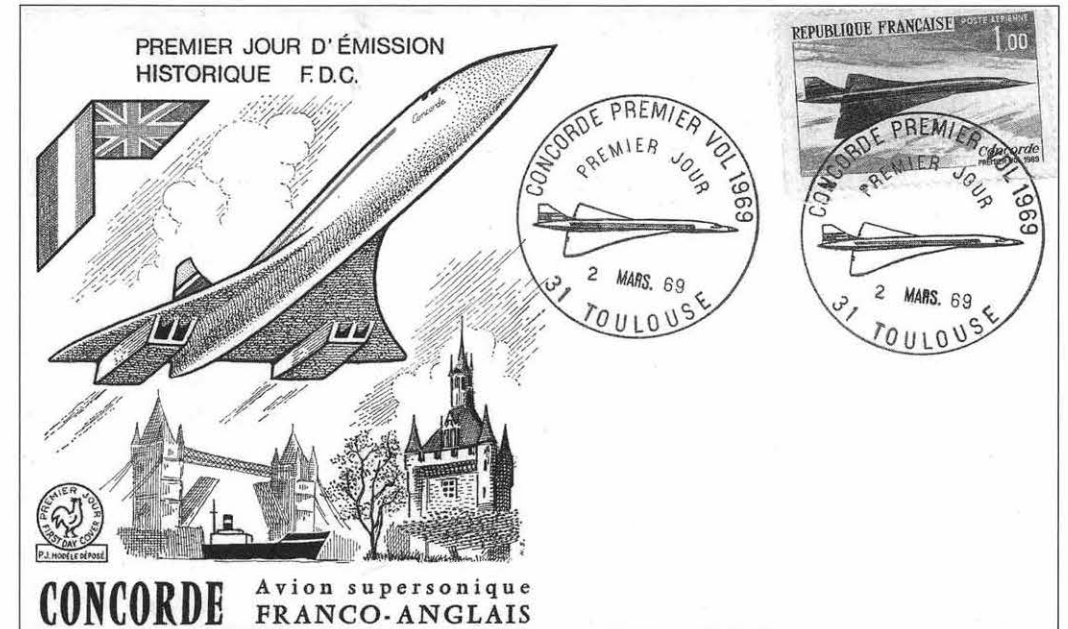
Les faits qui motivent mon témoignage remontent à une trentaine d'années : relativement récents, ils font cependant déjà partie de l'histoire. J'ai été un des acteurs, certes bien loin d'être principal, du conditionnement des essais du premier prototype de Concorde. Le développement médiatique qui a suivi le crash dramatique du 25 juillet à Roissy m'incite à raviver des souvenirs.

J'avais été affecté à la station météorologique de l'aéroport de Blagnac, en provenance du service central de prévision de Paris, à l'été 1968, pour renforcer techniquement les météorologistes du cru, fortement sollicités par les essais de Concorde : en prévision du vol inaugural, non encore fixé, et des vols ultérieurs de classification qui auraient lieu à partir du même aéroport.

LE ROULAGE AU SOL

Pour l'instant, Concorde roulait au sol, de bout en bout de la piste. La première question qui nous fut posée, ce fut la détermination et la prévision de la visibilité horizontale, le brouillard étant évidemment exclu, et même la brume. J'avais reçu pour cela, de notre Centre technique de Trappes-en-Yvelines un prototype de « visibilimètre », en deux exemplaires, à placer de part et d'autre de la piste d'envol. Je ne disposais pas du plan d'installation, ni de la fonction de conversion en valeurs numériques des données mesurées. Ce que je savais, c'était que l'installation exigeait une stabilité parfaite, tant de l'émetteur de lumière de sodium, monochromatique jaune, que de la cellule photoélectrique du détecteur, qui devait recevoir sans dérapage, en plein centre, le faisceau incident. Connaissant le flux au départ, on mesurait celui à l'arrivée, ce qui manquait éventuellement ayant été diffusé par les particules atmosphériques du brouillard ou de la brume éventuels. D'où la mesure.

Je fis part de la condition essentielle d'installation à l'ingénieur des travaux de la base aérienne. Il fit réaliser, pour recevoir les appareils, des socles fortement bétonnés, hauts de 2 m environ, qui ressemblaient à des monuments aux morts (!) placés en bordure de piste. Celui du côté ouest ne posa pas de problème, mais celui établi à l'est, plus près de la piste d'envol, affola les techniciens de Sud Aviation chargés des essais. Ils craignaient qu'un dérapage lors du roulement, principalement lors du freinage, comme plus tard à l'atterrissage – et pour ses



premiers essais, Concorde pouvait se comporter comme un poulain cravaché dont on connaît mal les réactions – l'avion vient d'une aile percuter le monument bétonné, stable, ô combien, mais particulièrement dur et résistant. Ils firent dynamiter les édifices et me prièrent d'imaginer des supports «frangibles» qui s'effondreraient au premier choc. Oui, mais la stabilité nécessaire de mon rayon lumineux ?

Je mis au point avec le concours dévoué, compétent et indispensable de mon technicien de maintenance, Monsieur Domergue, un système de buses en ciment classiques pour conduire l'eau, à cimenter au sol après enterrement à une cinquantaine de centimètres, sans excroissance, remplies à mi-hauteur de sable destiné à s'écouler sous le choc. Des traits de scie horizontaux sur les buses fragilisaient l'ensemble. Buse unique pour l'émetteur, mais cinq buses pour le récepteur, une centrale portant l'optique, et quatre disposées en carré autour du centre, supportant par des colliers un caillebotis en bois, pour ne pas

faire écho radar, permettant l'accès au centre pour réglage et maintenance. On pouvait accéder à la plate-forme, à deux mètres de hauteur, par une échelle métallique qui, montée sur rotules, était au repos couchée au sol. Cet ensemble devait donner satisfaction, et tous les responsables, y compris ceux du Centre technique national, vinrent agréer l'installation, qui fut photographiée et servit de modèle.

Ce problème réglé, restait celui de la conversion des données en numérique. Le Centre national me promettait une solution qui tardait, mais j'étais pressé de réaliser la mise en service. On me fit cadeau d'un fascicule de doctrine générale, et je chargeai mes observateurs, en relation avec le bureau de piste, de faire en temps de brouillard des mesures visuelles (il s'agissait de compter les balises visibles) qui me donnèrent assez de points pour ajuster une courbe de conversion. Lorsque le service central du matériel me fournit enfin le résultat de ses cogitations, je vis que ma courbe collait parfaitement, et que je n'avais pas à la modifier.

LE FREINAGE EN BOUT DE PISTE

L'objectif de l'essai consistait à lancer Concorde à vitesse voisine de celle du décollage, et d'arrêter l'avion en bout de piste, alors qu'il n'avait pas encore atteint la vitesse limite de prise de décision. Les conditions du crash de Roissy ont bien montré que l'avion dépassant cette limite ne pouvait plus être freiné et devait obligatoirement décoller, même avec un moteur en feu, ou tout autre incident.

Les techniciens de Sud Aviation inventèrent une barrière d'arrêt en filins qui devait se dresser automatiquement à l'arrivée de l'avion, grâce à des capteurs de bruit situés au sol en bout de piste, légèrement enterrés, que tout un chacun appela des « oreilles ».

Malheureusement, en cas de pluie assez conséquente, les « oreilles » prenaient l'eau et ne remplissaient plus leur office. D'où la demande à la météo de prévoir la pluie, avant tout essai. Des expériences furent réalisées, et Concorde vint comme prévu se prendre dans le filet. Il fallut vérifier qu'il n'en souffrait pas outre mesure et pouvait sans gros problème continuer ses essais.

ENFIN LE VOL INAUGURAL, ENCORE RETARDE D'UN JOUR

La date en était régulièrement retardée, car les pilotes se montraient prudents

concernant la maniabilité, – inconnue dans son détail, du supersonique, dessiné en « delta » pour les grandes vitesses et hautes altitudes, – dans les conditions de décollage, et d'un vol à très basse altitude. Le premier pilote André Turcat déclara que c'était un cheval rétif mais qu'il faudrait bien « débouarrer », et rendez-vous fut pris pour le 1er mars 1969. Le décollage aurait lieu, pour raison de sécurité, vers Cornebarrieu peu urbanisé et non vers Toulouse. L'appareil pouvait à la rigueur supporter un vent arrière ne dépassant pas 10 nœuds, et le décollage nécessitait un ciel dégagé permettant pleine visibilité et possibilité de bonnes prises de vue.

Or le 1er mars, dès le matin, alors qu'était advenu un grand concours de peuple et de journalistes, les conditions météo étaient défavorables. Une perturbation, quoique faible, venant d'ouest, amenait un ciel trop nuageux et une menace de pluie. La prévision météo était évidemment très sollicitée. Comme on m'amena pour analyse la dernière carte « pointée » – où figuraient les observations avec leurs symboles, – je me mettais en devoir de la « tracer », quand débarqua dans la salle de travail plusieurs personnalités de premier plan : le pilote André Turcat, le PDG de Sud Aviation M. Ziegler, M. Dufour, directeur de l'usine de Saint Martin du Touch, et un lieutenant-colonel de l'Armée de l'Air, issu du ministère, que je reconnus immédiatement et vice-versa. En effet, nous avons été condisciples au Centre de préparation du personnel navigant sis à Vichy puis au Bourget du Lac (Savoie), dans une section d'élèves Aspirants de Réserve. J'étais sorti major, et donc bien connu de tous.

Je me mis à tracer isobares et fronts, très rapidement quoique avec précision, sous l'œil intéressé de mes visiteurs. Dans le témoignage officiel de satisfaction que M. Dufour eut la gentillesse de m'adresser après la réussite du vol inaugural, celui-ci fait allusion à cette scène, marquant, dit-il, la « minutie » que j'avais mise à mon travail. Je ne saurais tirer gloire de ma prestation, tout à fait habituelle, car je tenais une « forme olympique » après dix ans de prévision à Casablanca et sept ans au service central à Paris. J'étais du reste titulaire du 3^e en date du Brevet de prévisoniste pour l'aéronautique délivré en 1949, peu après l'établissement de cette distinction !

J'exposai la situation, justifiant un report du vol inaugural, et M. Ziegler me pria de venir faire la même démonstration carte à l'appui, devant tous les invités à la manifestation, à l'hôtel du centre de Toulouse où la plupart étaient descendus, avant l'heure du repas. A cette réception impressionnante, mais j'avais



Lucien Servanty «père du Concorde»

été entraîné dans l'Armée de l'Air à garder mon sang-froid en toute circonstance périlleuse (!), je fus introduit par un colonel ancien pilote de guerre dans la RAF, qui évoqua les « briefings-météo » qui précédaient chaque départ en mission de bombardement ! L'ancien militaire était chargé à Sud Aviation des relations publiques. A l'époque, dans cette glorieuse entreprise, il n'était pas rare, quand on ouvrait un tiroir, d'y trouver quelque colonel embusqué ! J'avais droit à un traducteur, pour les nombreux britanniques qui assistaient à la séance.

Ayant expliqué pourquoi le vol avait été annulé ce jour, je fus invité à donner mes prévisions pour le lendemain. Je déclarai

qu'après une petite pluie nocturne entraînant un regain d'humidité, le ciel se dégagerait avant le matin, entraînant malheureusement, en l'absence de vent, la formation de brouillard, qui pourrait se lever vers les 10 heures. Dans le courant de l'après-midi, le vent d'autan, calamité toulousaine moins connue des Anglais que le brouillard, devrait se manifester, une dépression se creusant sur le Golfe de Gascogne, et faisant appel d'air. Il demeurerait un créneau favorable à l'envol entre 10 heures et 15 ou 16 heures.

Comme nous étions quelques-uns à quitter l'hôtel, la petite pluie prévue commençait à tomber, et le lendemain matin, c'était le brouillard annoncé. Mon intervention avait été radiodiffusée et répétée à plusieurs reprises. Je n'avais donc pas lieu d'être honteux.

L'ENVOL DU 2 MARS

Au matin du 2, j'allai chercher à l'Hôtel de la Meunière où je l'avais accompagné la veille mon camarade le lieutenant-colonel De Bord, et me rendis à la station météorologique où tous mes collègues étaient mobilisés. Le brouillard s'étant levé vers 10 heures, nous apprîmes que le compte à rebours pour le décollage avait débuté. Tout allait bien, mais vers midi, pour une raison incon-

nue de nous, le compte à rebours s'arrêta. Craignant la levée du vent d'autan, je me mis en rapport avec le poste de vol à voile de la Montagne Noire, pour être avisé sitôt que le vent d'est aurait forci. Vers quatorze heures trente, on me signala que l'anémomètre avait réagi, et que des pointes atteignaient déjà près de 30 nœuds. Cela voulait dire que dans une heure environ le vent arrière se lèverait sur l'aérodrome, pouvant entraîner un nouveau report de l'envol. Je pus obtenir André Turcat au téléphone et lui exposai la situation et mes inquiétudes. Il me remercia pour l'information et fit reprendre immédiatement le compte à rebours.

Dès lors, j'informai régulièrement les essais en vol de l'évolution du vent. Je me positionnai auprès de l'enregistrement de l'anémomètre à la station d'observation, située à 150 mètres environ à l'est du bout de piste nord. Un peu après 15 heures, nous avions huit nœuds de sud-est, avec des pointes à douze. L'envol me paraissait compromis, mais le Concorde vint se positionner en bout de piste, au sud. Il mit les moteurs en route, lâcha les freins, commença à rouler dans les rugissements des réacteurs, et à 15h38, je le voyais décoller vent arrière, mais en toute majesté. A mes côtés sur la terrasse au-dessus de la tour d'observation, le colonel salua militairement, me dit-il dans un réflexe naturel. Nous vîmes le Concorde virer au-dessus de Cornebarrieu, survoler la piste vers 300 mètres et prendre de l'altitude en direction de Toulouse, suivi du monomoteur chargé de filmer, qui avait décollé immédiatement après lui. Après 29 minutes de vol, Concorde se posait sans problème, vent arrière, freinant considérablement, avec son nez penché vers l'avant qui le faisait ressembler à un énorme corbeau, la couleur mise à part. (Le nez put être relevé par la suite, pour adopter une ligne de vol rectiligne). Le mot d'André Turcat en mettant pied à terre fut : « L'avion vole ! » Bien sûr, cela signifiait qu'une demi-heure avant, il était encore permis d'en douter.

J'ai déjà signalé l'envoi par le PDG M. Dufour d'un témoignage de satisfaction, que je communiquai à ma direction nationale, mais la meilleure récompense à mon goût fut l'invitation que me lança André Turcat pour un repas au restaurant de l'aérogare, qui réunit avec lui le deuxième pilote Franchi à qui j'avais souvent eu affaire, et mon collègue Neulat, qui était spécialement chargé de fournir jour après jour les renseignements à l'équipe de Concorde. Je me souviens que Turcat prit une dorade cuite au four, qu'il arrosa d'une cuillerée d'huile d'olive : je crois qu'il était d'origine provençale.

LES ESSAIS DE CERTIFICATION, EN ATMOSPHERE HOSTILE

Nous fûmes à la suite encore mobilisés pour « assister » les essais en vol, tandis qu'intervenait peu à peu diverses modifications : relèvement du nez après le décollage, dont j'ai parlé, abaissement réalisé à l'atterrissage, pose de « moustaches » stabilisatrices, et changement de réacteurs, ce qui atténua quelque peu le bruit, d'abord infernal : j'habitais un logement de fonction près du milieu de piste, et au décollage comme au premier passage, le grondement littéralement « m'arrachait les tripes » ! Les nouveaux réacteurs, moins bruyants quoique plus puissants, furent bientôt équipés de la « post-combustion » pour augmenter la poussée au décollage, et, je pense, déjà d'inverseurs de poussée pour le freinage. Ils furent aussi aménagés pour régler l'entrée d'air par des volets mobiles. Le prototype britannique franchit le premier et pour la première fois le mur du son, avec Brian Trubshaw aux commandes, le 1er octobre 1969.

L'ingénieur de Sud Aviation chargé de décrypter les données de vol prit l'habitude de me montrer les graphiques qu'il établissait, me faisant part du problème souvent rencontré aux altitudes de vol, celui des « rafales thermiques ». La température de l'atmosphère pouvait varier rapidement : on avait enregistré jusqu'à 7 degrés Celsius de variation en moins d'une minute. La poussée d'un réacteur est fonction de la masse d'air avalée puis rejetée. Or celle-ci dépend de la température. Un air soudainement plus chaud donne une masse d'éjection moindre, d'où une baisse de poussée et en conséquence une perte instantanée quoique momentanée d'altitude. Les graphiques traduisaient la variation concomitante des paramètres de vol. L'effet sur l'avion est des sursauts comparables à ceux que ressent une voiture entrant sur de « la tôle ondulée ». De plus, la brusque variation de température pouvait détériorer les entrées d'air mobiles. On notera aussi qu'un vol, même soutenu, sans accroc, à une température plus chaude que la normale, diminue le rendement des réacteurs et augmente la consommation de kérosène. C'est notamment le cas des vols à basse altitude, avant d'atteindre le niveau de croisière.

Nous connaissions mal la structure thermique de la basse « stratosphère » fréquentée par Concorde, du moins avec la technologie d'époque de nos radiosondes. Le supersonique vole entre 16.000 mètres au début, jusqu'à 18.000 mètres en fin de croisière, par suite de l'allègement progressif de son énorme charge de carburant, atteignant au remplissage trois fois celle d'un avion clas-

sique. (La dépense en carburant, jointe au « choc pétrolier », entraînera le manque de rentabilité commerciale de l'appareil, rejeté à l'achat pour cela de l'ensemble des compagnies aériennes). Le vol a donc lieu nettement en atmosphère froide, nettement au-dessus de la « tropopause » : il s'agit là de la limite supérieure de la troposphère, région où la température décroît en moyenne de 0°,65 par 100 mètres, jusqu'à une altitude variable suivant l'origine de la masse d'air, de 7 km en air polaire à 16 km en air tropical, limite au-delà de laquelle la température cesse de décroître. Mais l'expérience du Concorde (elle fut pour les météorologistes source de connaissances nouvelles) montrait que la basse stratosphère pouvait enregistrer de fortes variations, autour de la température moyenne relativement constante qu'enregistraient nos radiosondes. Je pris alors connaissance des résultats, encore peu diffusés, de notre section d'étude de la haute atmosphère à Magny-les-Hormeaux, dirigée par l'ingénieur général Barbé, ancien de Sup Aéro (dont l'école est à Toulouse-Rangueil). Avec une radiosonde plus « pointue » que les nôtres, et un radar dit « Cotal », avaient été effectivement enregistrées des variations de température stratosphérique, que Concorde confirmait. Le point fautif de nos sondes courantes était une trop grande inertie du capteur thermique, constitué d'une « bi-lame » classique. Je demandai et obtins immédiatement de notre directeur national, M. Bessemoulin, qui saisit le Centre technique et du matériel de Trappes-en-Yvelines, de faire remplacer la bi-lame par une « thermistance » à réponse immédiate. J'étais désormais paré pour discuter valablement avec l'ingénieur décryptant les données des essais.

Mes collègues prévisionnistes furent chargés de dessiner chaque jour, en interpolant entre les sondages de Bordeaux et de Nîmes une « coupe verticale » où pouvaient figurer sous formes d'ellipses aplaties que j'appelai « lentilles » (mon homologue britannique devait me demander des explications) les zones restreintes formant des noyaux de températures anormalement plus élevées. Notre travail de météorologistes consistait dès lors à déterminer la position et l'altitude de ces lentilles, pour que Concorde soit les évite, soit aille voir de près ce qui en retournait : un avion dit d'essai est fait pour tester tous les cas, quitte à se « casser », et en tirer les conséquences pour les futurs vols commerciaux. J'eus l'opportunité, quelques temps après, de déchiffrer la publication d'un chercheur anglophone, Scorer, tirant au clair le phénomène : les fortes perturbations troposphériques, que nous subissons au sol, provoquent des évolutions

importantes de la tropopause, auxquelles réagit la basse stratosphère, qui se met à vibrer sous forme d'ondulations thermiques. Une des vagues produites peut arriver à déferler, sous forme d'un « œil de chat », (CAT eye en anglais), CAT étant les initiales de Clear Air Turbulence, soit « turbulence en atmosphère claire », ce qui la distingue de la turbulence ordinaire dans les nuages, que connaissent bien les passagers des avions commerciaux (attachez vos ceintures !). Le supersonique entrant à pleine vitesse dans les « vagues » subit les cahots de « tôle ondulée » dont j'ai parlé, et rencontrant un « œil de chat », que je dessinais dans mes coupes sous forme de « lentilles », il pouvait subir des variations thermiques rapides de l'ordre de 10 degrés. Ainsi avais-je bien constaté, mais rien compris ! Je crois ne pas être seul dans ce cas...

Je n'ai pas parlé d'un autre phénomène, que nous connaissions mieux, celui du « jet stream », ou tubes de vent fort, supérieur à 100 nœuds, situés dans des cas de « dédoublement de tropopause », entre air polaire et air tropical superposé, qui entrent aussi, par la dynamique, dans le phénomène de la CAT sus-nommée. On m'excusera je pense d'avoir trop parlé technique. Cela m'a paru utile pour montrer tous les problèmes posés par un aéronef de conception inédite, particulièrement complexe et attachant, et montrer à mon niveau l'implication de la météorologie, sans doute méconnue, dans cette affaire. J'eus l'occasion et le devoir de publier quelques choses à ce sujet, notamment après mon intervention à un colloque international de météorologie aéronautique à Paris (les Américains, bien qu'attentifs, restèrent muets) et d'un exposé que me demanda à Bordeaux la Société de Sciences Naturelles et d'Astronomie, dont nous étions membres. Les dites publications demeurèrent confidentielles, étant donné que tout article non rédigé en anglais et non publié dans une revue technique britannique ou américaine est réputé ne pas exister !

L'OBSTRUCTION DES AMERICAINS

Sud Aviation (aujourd'hui Aérospatiale) eut à se battre pour obtenir que Concorde, accusé de trop de bruit et de pollution de l'air, soit autorisé à se poser à New-York. J'eus à en connaître indirectement pour avoir été partie prenante d'un projet d'expérimentation sur la « focalisation du bang », qui fut annulé in extremis lorsque les Américains cessèrent leur obstruction.

A l'époque, ceux-ci avaient soulevé le problème de la « focalisation » éventuelle du « bang » sonique. Celui-ci, bien connu quand il s'agit d'un avion de com-

bat (j'avais eu l'occasion d'entendre dans les premiers temps les bangs provoqués par le pilote d'essai Rozanof, en Ile de France, au départ de Villacoublay), est double (deux bangs successifs) quand il s'agit d'un avion de la taille de Concorde (62 mètres de long, 26 mètres d'envergure). Il peut arriver, par suite de certaine structure verticale de température, que les deux bangs coïncident en un seul et grand bang, qui arrivant au sol peut provoquer quelques dégâts. C'est le phénomène de « focalisation ». Les Américains ne voulaient pas chez eux de cette occurrence, même si le passage en supersonique ou en subsonique devait avoir lieu en mer avant la côte.

Or ayant été affecté en 1972 au Centre Régional de Bordeaux-Mérignac, d'où je supervisais le « grand sud-ouest météorologique », j'étais en rapport avec le poste météo du Centre d'Essai des Landes, normalement chargé d'envoyer des fusées dans la stratosphère, récupérées ensuite par bateau au large. Ce centre, « farci » de Polytechniciens (on disait qu'il y en avait plusieurs au mètre carré!) fut chargé d'étudier et d'expérimenter la focalisation du bang sonique. Le centre disposait d'une salle de contrôle de type « Cap Canaveral », en amphithéâtre et hémicycle, avec pupitres de contrôle alignés en bas au premier rang, sièges de techniciens au deuxième, écran géant en face où s'affichaient les trajectoires, balcon-promenoir en haut derrière, ouvrant sur des bureaux techniques.

L'affaire du bang focalisé dépendant de la structure thermique verticale, la météorologie était évidemment impliquée. J'assistai donc à plusieurs réunions avec les ingénieurs du centre. Entre autres nécessités, il fallait choisir un site pour recevoir le bang focalisé et supporter l'équipement nécessaire à un sondage. Celui-ci fut choisi dans une zone assez désertique de la forêt landaise. Manque de chance, on apprit qu'elle donnait éventuellement refuge à une colonie de vacances. Il fallait donc limiter l'essai éventuel mobilisant un Concorde cobaye, à une période où les enfants vacanciers résidaient dans leurs foyers. C'était là une contrainte supplémentaire, comme si ne suffisait pas l'organisation, où la météo était impliquée, de sondages spéciaux et de leur décryptage pour modélisation, par une batterie d'ordinateurs (quand on met plusieurs polytechniciens sur une affaire, on peut être sûr qu'ils construisent « une usine à gaz » !) Bref, les techniques de l'essai envisagé étaient loin d'être au point, quand intervint la décision américaine d'ouvrir enfin New-York. On annula tout le « cirque » prévu, qui avait mobilisé plusieurs entreprises privées sous-

traitantes, et coûté déjà pas mal d'argent. Mais « au diable l'avarice », s'agissant du Concorde et de ce qu'il avait déjà coûté (85 milliards pour son développement), sans compter la sueur de tous les officiants.

EN RECOMPENSE, UNE CROISIERE A MACH 2

Au 102^e vol d'essai, après les améliorations qu'on peut imaginer, Concorde avait atteint, le 4 novembre 1970, la vitesse de Mach 2, soit deux fois la vitesse du son, 2.155 km/h. Sorti des ateliers de Saint Martin du Touch fin 1974, un appareil de série 3 fut chargé d'effectuer ses vols de qualification, le plus souvent en démonstration entre Paris et Rio. Je reçus par l'intermédiaire de ma direction parisienne l'invitation d'être embarqué dans l'un de ces vols, non pour Rio, initialement prévu, mais pour un autre périple.

Je me retrouvai donc avec d'autres invités sur la piste de l'aérodrome de Blagnac, pour décoller vers 9 heures, Brian Trubshaw aux commandes, en direction de Shannon (l'aéroport de Dublin), après avoir atteint un repère au milieu de l'Atlantique. Ayant suivi la Garonne et la Gironde, nous passâmes en supersonique au-dessus du phare de Cordouan et on nous avertit peu après que nous volions à Mach 2. « Quel effet cela fait-il ? me demanda-t-on, réponse : aucun ! » Sauf que depuis la cabine de pilotage, d'où l'on a pleine vue, je pus juger d'une vitesse par rapport au sol incroyable. Passés les pertuis Vendéens, j'aperçus l'estuaire de la Loire et Nantes, d'où nous virâmes vers l'ouest. Sur le méridien de Dublin, on prit le cap plein Nord. Je vis à la descente la côte émeraude et les sables d'or des plages d'Irlande. Nous prîmes le temps de manger au restaurant de l'aérogare. Je sortis un temps prendre le soleil en regardant en direction de Dublin, que j'aurais bien voulu connaître, après « gens de Dublin », et « l'Ulysse » de James Joyce. Je rentrai acheter en souvenir au « free duty shop » une grosse bouteille de « Whiskey » irlandais, une cravate en laine du pays, et pour mon épouse une broche portant un « sharmrock », soit un trèfle à quatre feuilles, symbole du « fighting spirit » du quinze irlandais. « Concorde's crew » (équipage du Concorde) me demanda-t-on à la caisse. Yes, go on ! » avec 20% de réduction : les Irlandais ne sont pas Ecossais !

Repartant pour Toulouse au-dessus de l'océan, nous fîmes un « touch and go », sur la piste de Blagnac, pour atteindre en peu de temps, bien qu'en subsonique, la piste de Nice, qui empiète sur la mer. Une boisson appréciée, au soleil, sur la

terrasse de l'aéroport, et nous voilà repartis, survolant Nice en rugissant, au niveau de la corniche. Un virage cabré, digne d'un avion de chasse, envoya d'inguer en soleil au milieu du passage, la journaliste « attachée » au Secrétariat de l'Aviation Civile, mais non pas à son siège, laquelle nous accompagnait pour écrire dans le « canard » officiel. Je reconnus au passage le Mont Ventoux puis le Mont Aigoual. Nous étions sur le « tarmac » de Blagnac vers 17 heures, pour l'apéritif.

En descendant de l'échelle de cabine, je m'adressai à l'ingénieur mécanicien navigant qui se tenait au pied, lui demandant pourquoi il faisait si chaud à l'intérieur. « C'est un prototype, dit-il, il est mal climatisé, et il fait près de 200 degrés sur les bords d'attaque (d'ailleurs en alliage spécial). — Et la peinture ? demandai-je, soucieux de cette magnifique couleur immaculée qui faisait du Concorde le « grand oiseau blanc » dont on parlait. — Elle cloque, me répondit-il en riant, mais on s'en occupe ! » De fait, l'appareil sur lequel j'avais volé fut aménagé par la suite en commercial, et cédé à Air France sous l'immatriculation F-B-TSC. C'est exactement cet avion qui devait se crasher à Gonesse...

ET APRES CELA ?

Ce que je viens de conter passera sans doute pour de la petite histoire, mais de l'histoire vécue.

« Les exemples vivants sont d'un autre pouvoir ! » a dit Corneille dans le Cid. Le journalisme médiatique s'est montré tellement prolix après l'accident, que j'ai tenu à faire part de ma modeste expérience de météorologiste, pour montrer combien de techniciens divers ont eu à résoudre de problèmes de toutes sortes pour mettre au point le mythique appareil. Je suis heureux de faire un peu partie de la « famille » de tous ceux, de Sud Aviation devenue Aérospatiale, d'Air France, et tous autres membres de l'Aviation Civile choqués par le crash, qui restent amoureux de cet avion comme d'une femme longtemps admirée, avec qui on a connu le meilleur et le pire, et à qui on peut pardonner des infidélités passagères.

H. R. Cazalé

Ingénieur en chef de la météorologie (e. r.)