

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

- *La Terreur économique*
- *Une jeunesse brisée*
- *Louis Weidknet, un Hussard noir de la République*



UN PROJET AVORTÉ, L'ASMR

En 1976, Dassault s'allie avec l'avionneur américain Mc Donnell Douglas dans le projet ASMR qui ne verra jamais le jour. Aérospatiale sera impliquée, j'en suis (avec d'autres), la preuve vivante.

Alors que nos études sur Airbus se terminaient, j'eus une nouvelle affectation. Les conditions de cette mission spéciale méritent d'être racontées.

Un lundi matin de début octobre 1976, mon chef de département qui était M B., me demande de le suivre chez le directeur des études. Là, je me retrouve avec trois autres collègues ingénieurs appartenant à d'autres départements.

La mission

Le grand chef nous indique qu'il souhaite nous confier une mission : il s'agit de faire partie d'une équipe qui va assurer le support technique lors d'une campagne de marketing de l'avion ASMR (*Advanced Short Medium Range Aircraft*) dans le monde entier.

Il était envisagé de développer cet avion à partir de l'avion Mercure de Dassault en coopération avec Dassault et l'avionneur américain McDonnell Douglas. Les équipes commerciales de ce dernier étaient responsables de cette campagne de marketing.

On nous posa une question très explicite : « Acceptez-vous cette mission oui ou m... ? ». Ma réponse bien sûr ne s'est pas fait attendre¹. Pour des raisons de plan de compte, dans cette nouvelle affectation, nous étions détachés à la Direction Commerciale. Pour cette mission nous devons bien sûr avoir une connaissance du produit et nous avons passé deux semaines à Vélizy avec les équipes Dassault à éplucher la spécification que nous devons connaître à la perfection.

J'ai encore cette spécification, DTS-DGT 12903 datée du 1^{er} octobre 1976, elle comprend 80 chapitres et 176 pages. Difficile de résumer celle-ci en peu de mots.

Cet avion devait être motorisé avec des CFM-56 de CFM International² placés sous les ailes. Il pouvait transporter en version de base 160 passagers dont 16 en première classe et donc 144 en classe touristique. Son envergure était

¹ Enfin je m'éloignais de mon chef de service !



Couverture de la spécification - taille réelle 21,8 x 28,7 - Cliché R. Gau

voisine de 33 mètres, sa longueur était de 40,50 mètres et la hauteur de 11,90 mètres.

Coopération ou concurrence ?

Ensuite, nous partîmes à six (les quatre ingénieurs de Aérospatiale plus deux ingénieurs de chez Dassault) pour San Diego en Californie où nous fîmes connaissance avec les personnels de la direction commerciale de McDonnell Douglas en charge de ce projet.

² CFM International est une entreprise commune entre l'américain General Electric et la société motoriste française Snecma, une société du Groupe SAFRAN

Ils nous présentèrent leurs documents commerciaux et leurs méthodes. Je fus impressionné par la façon dont était traitée la sécurité industrielle dans cette société.

Nous étions en passe de coopérer, mais sur d'autres produits, nous étions c'est vrai, des concurrents. Nous avions bien sûr un badge qui nous interdisait d'aller dans certaines zones. Mais cela n'empêchait pas que nous étions surveillés en permanence et qu'une personne nous suivait même lorsque nous allions aux toilettes. Pour la suite de cette mission, chacun d'entre nous devait être affecté à une équipe commerciale et devait la suivre dans son périple. Certains furent nommés en raison de leurs capacités linguistiques ; pour les autres, ils furent désignés par tirage au sort. C'est ainsi que je fus affecté à l'Europe.

L'abandon du projet

Quelques jours après, nous partions pour cette campagne de marketing qui dura seulement une semaine. Mais cette semaine fut dense, car j'allais successivement à Londres, Dublin, Berne et enfin Athènes pour rencontrer les compagnies aériennes de ces différents pays et essayer de leur "vendre" cet avion ASMR. Le résultat de la campagne de marketing ne nous fut pas communiqué, mais je pense qu'il n'était pas bon. En effet, un mois après, le groupe fut dissous, chaque membre rejoignit son service et on ne nous parla plus de l'ASMR.

L'Airbus A-200

Mais il est bon de noter que peu de temps après, le bureau d'Etudes de l'Aérospatiale proposa une nouvelle famille d'avions court-courriers Airbus nommés A-200 équipés de deux réacteurs CFM-56. La réalisation de ce programme fut proposée dans le cadre d'une coopération européenne en remplacement, disait-on, de l'appareil ASMR.

Les partenaires d'Airbus Industrie se montrant intéressés, le programme A-200 devient le "JET" - Joint European Transport. Le programme fut finalement lancé en mars 1982, il prit le nom d'A320 et eut le succès commercial que l'on sait.

Il est remarquable de comparer les dimensions des deux projets : (pour l'A320) longueur, 37,57 mètres / 40,9, envergure, 34,10 mètres / 32,85, hau-

teur maxi, 11,76 / 11,90. Les deux plans trois vues étaient quasiment superposables. Pourquoi ce succès commercial de l'A320 trois ans après le fiasco de l'ASMR ? Parce que contrairement à l'ASMR, les ingénieurs qui ont conçu l'A320 ont intégré toutes les avancées technologiques possibles, tant dans le domaine aérodynamique que dans celui des systèmes. L'intégration du mini-manche couplé à des commandes électriques fut de ce point de vue une petite révolution. Et il est intéressant de signaler que c'est le Concorde F-WTSB (201) qui a servi pour valider l'intégration de ce mini-manche.

Souvenirs touristiques

De cette période je garde une pensée amicale pour nos collègues de Dassault et de McDonnell Douglas, mais surtout des souvenirs touristiques. La sécurité dans l'aéroport de Dublin m'avait particulièrement impressionné. Une escale à Genève m'avait permis d'aller en bus au centre ville et de faire une visite éclair, mais très intéressante. Le dernier jour j'étais à Athènes et je profitais du week-end pour visiter. Le samedi après-midi, mon hôtel n'étant pas très loin, je rejoignis l'Acropole à pied pour le visiter. Le plan que j'avais me paraissait simple, mais il s'avéra que les noms des rues étant en grec moderne, c'était difficile à lire. Cela va vous paraître bizarre, mais la connaissance de l'alphabet russe me fut plus utile que l'alphabet grec ancien que je connaissais également. Le dimanche matin je visitais le musée national archéologique qui possède l'une des plus



Masque funéraire en or - Cliché. R. Gau



Jockey de l'Artémision - Statue équestre en bronze - Cliché. R. Gau

vastes collections d'art grec au monde et est, bien sûr, le plus important musée archéologique de Grèce. J'appréciais surtout le masque funéraire en or, improprement appelé « *masque d'Agamemnon* » appartenant à l'art mycénien et la statue équestre en bronze dite « *Jockey de l'Artémision* »

Je rentrai sur Toulouse dans la soirée. Cette semaine fut si fatigante qu'elle me déclencha un début de myopie et peu de temps après je fus obligé d'avoir des lunettes pour conduire.

Avant de terminer ce sujet sur l'ASMR, je veux une fois encore aller à l'encontre de ce que j'ai pu lire sur Internet. Ainsi, sur un site aéronautique, on peut lire : « ...en 1976, Dassault-Bréguet qui étudiait une version retravaillée de son Mercure (un avion destiné à concurrencer le 737 sans succès) annonça une ambitieuse alliance avec Mc Donnell Douglas dans le but de développer l'ASMR (Advanced Short-Medium Range) », Aérospatiale n'est pas citée ; or je suis une preuve vivante du fait que notre société fut associée à ce projet, même si notre participation ne fut jamais très claire et qu'elle fut très critiquée, en particulier par nos syndicats et par l'opposition gouvernementale.

Après cette mission, je retrouvais mon chef de service, avec qui, ce n'est

qu'un euphémisme, j'avais peu d'atomes crochus. Heureusement, cela ne dura pas longtemps et je changeais de département et de service pour rejoindre les avions militaires. Cela fera l'objet d'un prochain article.

Roger GAU