

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

La Retirada

Hommage aux Républicains espagnols



et aussi...

La famille Humbert

Lucien Servanty

Le VG 10

Marcel Carreyn

Pierre Gamarra

Serge Ravanel



Lucien Servanty (1909-1973)

Le 14 janvier 1909, les frères Wright, pionniers américains de l'aviation, installés en France, arrivent à Pau pour y créer une école de pilotage. Ils font voler leurs « cages à poules » sous l'œil étonné des bergers de la lande du Pont long.



◀ Lucien Servanty, le concepteur de Concorde, et André Turcat, pilote d'essai, réunis sur cette photographie en novembre 1965 - Photo Dieuzaide - Rêves d'avions

Le 25 juillet 1909, Louis Blériot réalise la première traversée de la Manche. L'Angleterre n'est plus une île.

Entre-temps, le 25 mars 1909, naît à Paris Lucien Servanty. Son père, ayant fait la guerre 14-18 dans l'aviation lui donne le baptême de l'air à l'âge de 10 ans. La famille Servanty ayant déménagé à Angoulême, Lucien Servanty y effectue ses études secondaires et obtient son baccalauréat. Devant gagner sa vie, il entre à Paris dans la société Weissman qui fabrique des pièces mécaniques pour l'aviation.

En même temps, il fréquente les cours du soir du Conservatoire des Arts et Métiers où il obtient, en véritable autodidacte, son diplôme d'ingénieur (Mécanique et Aviation). Après un court passage chez Gnome-Rhône, il entre chez Bréguet où il est chargé des études du premier planeur de construction métallique. En 1936, Marcel Bloch (le futur Marcel Dassault) chez qui travaille déjà comme ingénieur Pierre Servanty, le frère de Lucien, recherche un ingénieur moteur.

Pierre Servanty lui propose son frère. Celui-ci rentre chez Marcel Bloch au moment où intervient la nationalisation de l'industrie aéronautique française. Marcel Bloch est rattaché, avec plusieurs sociétés aéronautiques, à ce qui deviendra un peu plus tard la SNCASO. Les bureaux d'études des sociétés nationalisées conservent leurs appellations. Lucien Servanty, après avoir travaillé aux études des chasseurs MB 150, 152-155, est chargé de la réalisation du MB157. Cet appareil équipé d'un moteur Gnome-Rhône de 1 400 CV, vole pour la première fois, en 1939. Il atteint début 1940, la vitesse assez extraordinaire de 710 km/h en palier. Trop tard. L'invasion allemande de juin 1940 oblige le bureau d'études et l'appareil à se replier sur Poitiers et La Rochelle avec l'intention de partir pour le Canada. Les Allemands arrivent avant, s'emparent de l'avion et l'expédient en Allemagne où ils l'étudient sous toutes les coutures. Il servira de

base au Focke Wulf 190 qui deviendra le meilleur chasseur à hélices de la Luftwaffe. Durant la guerre, Lucien Servanty suit les tribulations du bureau d'études de la SNCASO : Châteauroux, Cannes où il assure les fonctions de chef des essais en vol tout en poursuivant discrètement les études du premier avion à réaction français, le SO 6000 Triton. Fin 1944, Lucien Servanty et la SNCASO retrouvent Courbevoie et la construction du SO 6000 est entreprise le premier vol intervenant le 11 novembre 1946. Le Triton sera suivi des SO 6020 SO 6025 toujours étudié par notre ingénieur. À partir de 1948, il se consacre à la réalisation d'un avion révolutionnaire le SO 9000 Trident propulsé par deux réacteurs et trois moteurs fusées. Premier vol le 2 mars 1953, avec aux commandes Jacques Guignard que l'on retrouvera le 2 mars 1969, comme copilote lors du premier vol de Concorde. Le Trident atteint la vitesse de 1800 km/h, mais la concurrence des Dassault « Mirages » étant rude, il ne sera pas construit en série.

En 1956, la SNCASO et la SNCASE se regroupent pour devenir SUD AVIATION. Un avion de transport moyen-courrier volant à deux fois la vitesse du son est en projet. Dassault et Sud Aviation créent un bureau d'études commun, dont Lucien Servanty prend la direction. La Grande-Bretagne travaillant sur un projet similaire, les deux pays décident de collaborer sur un seul projet et, le 29 novembre 1962, un accord est enfin conclu.

Ce sera un long courrier : Concorde.

Les deux pays conservent leur bureau d'études et leur chaîne de montage, deux prototypes sont construits simultanément.

Leurs rapports sont parfois houleux et la personnalité de Lucien Servanty n'y est sans doute pas étrangère. Son caractère entier et sa rigueur s'accommodent mal des inévitables difficultés dues au partage des tâches.

Il refusait de lire le courrier en anglais !

Travailleur acharné, il mène ses collaborateurs sur le même rythme.

Le 2 mars 1969, plus de six ans après les accords franco-britanniques, Concorde prend son envol, suivi, un mois plus tard, par le premier vol du prototype anglais.



**Son caractère
entier et
sa rigueur
s'accommodent
mal des inévitables
difficultés dues
au partage
des tâches**

Peu après son arrivée à Toulouse en 1959, Lucien Servanty achète une belle maison bourgeoise à Blagnac, avenue du Général Compans. Il y résidera jusqu'à sa mort, en octobre 1973. Il n'a jamais volé sur Concorde. Blagnac a donné son nom à une avenue où siège Airbus Industrie et bientôt, à une station du tramway (quand ce dernier sera en service). Le souvenir de ce talentueux ingénieur aéronautique est désormais inscrit dans notre ville.

Georges Lapoutge

Le 7 octobre 1973, Lucien Servanty décédait à Toulouse.

La société AEROSPATIALE avait tenu à rendre un vibrant hommage à cet officier de la Légion d'honneur et commandeur de l'Ordre national du Mérite. Il lui fut rendu avec éclat. Son cercueil avait été placé devant le hangar « Concorde » ; le 002 semblait lui servir de garde d'honneur, le 9 octobre ...

Comme s'il fallait « tourner des pages », quelques jours plus tard, le premier prototype 001 achevait sa carrière.

C'était le 19 octobre.