

## INAUGURATION CONCORDE A ROISSY- EN- FRANCE

Le 24 mai dernier a eu lieu, dans les jardins de la Mairie de Roissy en France, l'inauguration du monument dédié à CONCORDE.

En effet, la Mairie de Roissy-en-France s'est vu offrir par Air France, un train d'atterrissage principal de BVFF, ainsi qu'une Servo-Commande.

La cérémonie s'est déroulée à partir de 18h, ce mardi 24 mai, sous une météo très agréable, en présence de nombreuses personnalités de la Ville et de la Région, ainsi que d'Air France et du monde de l'Aviation.

L'A.P.CO.S était largement représentée.



Monsieur André TOULOUSE, Maire de Roissy-en-France, a fait une déclaration pour expliquer les circonstances par lesquelles il a pu prendre contact avec les services d'Air France et se voir offrir ces magnifiques et imposantes pièces issues de CONCORDE BVFF.

Le monument a ensuite été dévoilé et nous avons pu découvrir ce train principal dans une pyramide de verre, parfaitement mis en valeur et accompagné d'une affiche de présentation très soignée.

A suivi une intervention de Monsieur Pierre-Henri GOURGEON, Directeur Général Exécutif d'Air France qui a souligné tout le plaisir de la Société d'offrir ces éléments de CONCORDE à la ville de Roissy-en-France.



Ensuite, une très belle intervention du Commandant Edouard CHEMEL, qui, faisant parler FF de son aventure, a évoqué les grands moments de la carrière opérationnel du bel oiseau.

Beaucoup d'humour, d'anecdotes et de souvenirs avec les Tours du Monde, les transports de personnalités et l'arrêt pour la GV, sans remise en ligne. (voir ci-dessous)



Monsieur Bernard MESSEANT, Vice-Président du Conseil Général du Val d'Oise et Monsieur Denis PARENTEAU, Directeur du Musée Air France ont conclu cette inauguration.

L'ensemble de l'assistance s'est ensuite retrouvée autour d'un cocktail et a pu admirer la très belle exposition consacrée à CONCORDE par la ville de Roissy-en-France, dans l'auditorium du Centre Culturel de l'Orangerie.

Le Train d'Atterrissage est visible en permanence dans le parc de la Mairie, en accès libre en permanence.

La Servo-Commande est présentée dans le hall d'entrée de la Mairie, aux heures d'ouverture de celle-ci.

Voilà une commune riveraine de l'Aéroport CDG qui ne dénigre pas CONCORDE.

**Alain THUVIGNON**

*Remerciements à Monsieur Thierry TALIS, Directeur de la Communication de la ville de Roissy-en-France pour son aide.*

### **Inauguration du monument Concorde le 24 mai 2005** **Mairie de Roissy**

**J**e ne peux plus vous raconter Concorde, son nom son histoire et sa beauté immortelle ont fait le tour de la terre.

Mais vous ne pouvez pas savoir tout ce qu'un avion et son train d'atterrissage peuvent vous confier comme petits secrets !....



Je donne donc la parole au Fox deux fois et à sa jambe d'acier.

« Je suis Concorde N° 215, le dernier construit en France. Jean Chamant, ministre des transports lance ma construction le 13 avril 1972 et plus d'un an après, mon assemblage commence à Blagnac avec la section où va s'accrocher mon train d'atterrissage ... Il sort des ateliers de Bois Colombes en 1977 et je fais mon premier roulage avec ce petit monstre la même année.

Le grand jour arrive, après quelques petites foulées début décembre je passe la nuit du 25 décembre 1978 entouré de mécano qui font ma première grande inspection, il me bichonne et m'ausculte car ils aiment les belles machines.

Je les ai entendu bavarder, cette pré vol est celle du premier vol.

Le lendemain de Noël c'est donc le grand jour. Les 400 km/h du décollage me donne un peu le vertige mais après 4h30 de vol, je pose...enfin Jean Pinet et Jean Franchi posent mes belles roulettes sur la piste de Blagnac. Je peux enfin jouer dans la cour des grands.

Ce n'est pas facile être le cadet, on m'appelle le F-WJAN Alpha Novembre pendant les 22 mois de galère à Toulouse en attente d'un client... puis le 23 octobre 1980 j'arrive à Roissy, enfin le bonheur malgré un petit coup au cœur quand j'ai appris que j'avais été vendu pour un franc seulement.. .mais un franc symbolique.

Le jour de mon arrivée à Air France je deviens le Fox Fox ... bien sûr après le Fox Delta je voulais me faire appeler Fox Echo, mais le nom était déjà pris, vous savez tous pourquoi.

Pour moi la belle vie commence, la grande vie même.

Entre mes vols sur New York, je parcours l'Europe, surtout l'Allemagne où je réalise une grande première pour Air France, le 18 mars 1986, Jean-Claude Lalanne pose en douceur, à 9h23 mes petites roues à Leipzig en RDA, la République Démocratique Allemande. Pour la première fois des hommes d'affaires occidentaux sont là pour la Foire de printemps.

Le 19 juillet 1986, je fais un kiss landing à Nuremberg grâce à une pluie battante et la complicité d'Edouard. Puis un vol mémorable pour la foire internationale de Cologne en novembre 87, Michel Ferry m'offre mon premier atterrissage à Santa Maria au cours de la liaison Cologne St Domingue.

Tout ça pour vous dire que c'est la représentation en Allemagne qui offre à Air France le premier tour du monde supersonique. En décembre 1986, c'est mon premier très beau cadeau de Noël, je fais donc la première boucle d'Air France, plus de 43.000 km, pour American Express Allemagne. Après St Domingue moi aussi découvre l'Amérique, la côte Ouest des Etats-Unis et Honolulu, Tahiti puis l'Australie, et enfin Bangkok et Colombo. Un succès, je tourne 34h52 avec la précision Rolex aux mains de Gérard Le Gales et Michel Ferry.

Suite logique c'est l'agence de voyage suisse Kuoni qui me retient pour le deuxième tour du monde en mars 1987. Avec la même régularité je parcours plus de 42.000 km en 31h57 et Gérard Caillât me ramène à Roissy 17 jours après, Pierrette s'en souvient très bien c'était son premier tour du Monde.

Je vais vous faire une confidence un peu triste mais je sais que vous allez me pardonner car vous savez, même pour une machine c'est un très grand moment que de partager des heures privilégiées avec son cocher. Un seul pilote à Air France a eu la chance de faire trois tours du monde, il s'appelle Jean-Claude Lalanne. Il a pris son dernier virage, dans le ciel bleu profond de Concorde qu'il aimait tant, le 23 avril dernier. Je suis fier de lui car il a été le seul à faire ses trois grandes boucles avec moi. Il adorait la maniabilité et avec lui j'ai connu la griserie des beaux virages, très inclinés et surtout exécutés à la perfection. Je peux vous dire que malgré son air bougon, hérité de son combat continuel contre un mal qui contrariait sa passion, il savait sourire. Pour moi il était très prévenant, méticuleux et ma jambe d'acier ajoutera qu'il ne manquait pas de talent.

Revenons au tour du Monde je dois vous avouer que j'ai toujours eu une dent contre le Sierra Delta qui a profité de son poids plume pour me ravir la première place avec ses 13 tours. Je finis bon deuxième avec 12 grandes boucles. J'ai terminé la 28<sup>e</sup> d'Air France le 4 novembre 1997 après un périple somptueux par la Nouvelle Zélande, l'Australie, la Chine, le Kenya et une visite à Louxor. En parlant de Louxor .....

Il est 15 heures, ce samedi 2 mai 1987 dans le terminal A de l'aérogare de Roissy. Les passagers du vol AF 4617 à destination de Louxor sont priés de se rendre en salle d'embarquement. De mémoire d'hôtesse d'accueil on n'avait vu tel spectacle. Les cent passagers se présentent sans aucun bagage, les femmes sont en robe longue et les hommes en smoking. Lorsque le FB décolle de Roissy je quitte Milan pour rejoindre aussi Louxor et admirer la majesté et la paresse du Nil. Parmi mes passagers, fervents de la musique de Giuseppe Verdi, j'ai remarqué Sophie de Grèce accompagnée de Caroline de Monaco et de l'épouse de Hosni Moubarak. Placido Domingo sera Radames dans une heure. Je suis en stationnement près de son Jet privé qui est arrivé ce matin. Le lendemain matin mon équipage a la chance faire la visite du temple d'Amon et de l'obélisque resté à Louxor. Le deuxième a été transporté à Paris, place de la Concorde, naturellement. Je décolle à 12h07 d'une piste, disons très rugueuse et mes amortisseurs ont eu du boulot, je fais escale à Milan pour arriver à 19 heures à Paris, la ville de l'autre obélisque.

Ma réputation de régulier et ponctuel va me désigner naturellement pour les vols présidentiels.

Je commence en novembre 1984 par une mission délicate pour l'époque le transport de la délégation officielle française à New Delhi pour les obsèques d'Indira Gandhi. La préparation du vol, lancé avec un court préavis a été rendue délicate en raison des incertitudes sur l'obtention des accords des Etats sur les routes, les niveaux de vol et les autorisations de vol en supersonique. Ceci a conduit à étudier plusieurs variantes d'étapes et d'escales techniques. A l'aller, le survol de la Méditerranée a été effectué en supersonique et au retour Gilbert Jacob a négocié l'étape Koweït Roissy en supersonique de bout en bout.

Le 17 décembre 1989 le président Mitterrand rencontre George Bush senior sur l'île de St Martin, et pour le retour Raymond Machavoine m'offre un Pointe à Pitre - Paris direct dans les règles de l'art. Et deux mois plus tard un autre vol présidentiel me conduit au Pakistan, avec des escales inconnues pour Concorde, Islamabad, et Dacca au Bangladesh, toujours avec Raymond.

Je termine par un vol sur la Réunion via Djibouti en février 1988. C'est mon train gauche qui était le mieux placé pour vous raconter l'arrivée.

Départ de Paris avec un peu de retard et arrivée le 8 février. L'équipage a prévu une réserve de temps donc après l'atterrissage on roule lentement, je sais que c'est le truc de pour être pile à

l'heure. Dernier virage vers le placier qui regarde le train avant et le place en face du tapis rouge. Grosse panique pour l'escale car le tapis n'est plus en face de l'escabeau. Le journaliste de la Gazette de St Denis écrit : Après un vol de 9.359 km et 823 m le pilote se trompe de 2 mètres à l'arrivée. Mon train gauche a bien ri !

Question classique : pendant vos supersoniques vous avez du avoir des problèmes ?

J'ai presque honte de le dire j'ai tourné pendant plus de 20 ans sans broncher, à part deux incidents, je suis une des machines qui n'ont eu droit qu'à une seule grande visite intermédiaire, celle des 6.000 heures de vol.

Le premier a eu lieu le 6 mars 1992, une alarme *engine over-heat* réacteur 2 l'équipage à arrêter le réacteur et fait demi-tour sur Kennedy. A l'arrivée on découvre la classique fausse alarme du palier n° 5, bien connue de Philippe Orcel.

Le second toujours à Kennedy le 3 juin 1995, je suis en finale piste 04 quand une grande volée d'oies coupe notre approche. Les réacteurs en avalent quelques unes et l'Olympus a horreur de tous les volatiles. L'Autorité portuaire ayant omis de nettoyer les abords des pistes Air France lui réclame le manque à gagner des 5 jours d'immobilisation au sol. Naturellement l'aéroport se fera tirer l'oreille et ne versera les 54 millions de francs de réparation que trois ans plus tard, en 1998.

Pendant ces 20 ans j'ai fait des vols disons exceptionnels. Le plus insolite se déroule à New York le 13 avril 1986 pour une observation de la Comète de Halley, deux heures de lumière tamisée pour mieux voir les bulles de Champagne à défaut de la chevelure folle de la Comète en promenade à l'autre bout du ciel pourtant Pierre Grange avait préparé un circuit d'enfer !

Puis en 1990 Henri Grandjean pose mon beau train d'atterrissage à Nagasaki au pays du Soleil Levant.

Le 30 mai 1992, je suis le premier Concorde à poser ses roues à Indianapolis. Pour la première fois Concorde transporte à 1221 km/h (une moyenne arrangée pour la circonstance) les spectateurs des " 500 miles" d'Indianapolis ,grande course automobile classique, remportée pour la première fois par une Peugeot pilotée par Jules Goux en 1913 à 122,197km/h. (C'est trop beau et pourtant...)

Le 14 juin 2000 je me pose à Roissy en provenance de New York, je suis heureux car je vais enfin m'offrir une GV, une grande visite dans le jargon des mécaniciens, car je viens d'atteindre 12.421 heures de vol et 3.734 cycles supersoniques. Ma visite sera annulée le mois suivant.

Puis le 4 mars 2002 enfin l'espoir, Hubert Protin m'annonce qu'il relance ses équipes pour 18 mois, sortie prévue en décembre 2003, mon train gauche me dit qu'il a déjà des fourmis dans les jambes.

Vous connaissez la suite elle fait partie de l'histoire de cette machine de rêve qui a coupé le souffle à la terre entière pour devenir une légende.

Mes frères se sont retirés dans la plus beaux musées du monde, à Baden Baden, à Washington et à Seattle sur Garonne. Moi je resterai à l'entrée de CDG avec mon train d'atterrissage à une longueur de piste, mais lui il sera le plus près de *Toulouse* et moi de Roissy, en France grâce à *Toulouse* .

Si vous voulez applaudir c'est le moment de le faire pour cette belle jambe d'acier, elle a fait 3.963 atterrissages et 236 touch and go, (atterrissage suivi d'une remise de gaz au sol), donc 4.199 touchers des roues sans jamais se plaindre.

**Edouard Chemel le 24 mai 2005**

# HISPANO



*Le vérin de relevage se trouve tout en haut de la jambe de train, en dessous vient la contrefiche. La robustesse de ce train, équipé de pneus Michelin a permis de décoller l'avion de 185 tonnes à 400 km/h pendant plus de trente ans avec une fiabilité totale.*

## **La légende de la cigogne et du grand goéland**

C'est un inconnu qui a dessiné une cigogne sur le **SPAD** de Guynemer, pour symboliser la liberté retrouvée de l'Alsace. C'est la légende de cet avion doté d'un moteur *Hispano Suiza* qui donne à cette société l'image de l'envol gracieux des ailes longues et fines de la cigogne. L'ingéniosité et le savoir-faire de tous les *Hispano*, de l'ingénieur au mécanicien conduisent l'entreprise vers l'aéronautique du futur. La *Caravelle* sera équipée d'un train d'atterrissage conçu et fabriqué à Bois Colombes. Concorde a besoin de tout ce talent. Le train de Concorde est un magnifique ouvrage de fonderie réalisé avec un acier spécial traité sous vide. L'ensemble train, roues et freins du *Grand Goéland* de 185 tonnes est donc réalisé par *Hispano* et totalise 28.800 essais avant le premier vol de Concorde en 1969. Le système perfectionné anti-dérapant porte le nom de **SPAD**, cette coïncidence est bien sûr un pied de nez à l'histoire. Le bel oiseau blanc hérite donc en toute logique des longues pattes de la cigogne, l'échassier fétiche que l'escadrille de Guynemer avait baptisé *Hélène*...

**Edouard Chemel le 24 mai 2005**