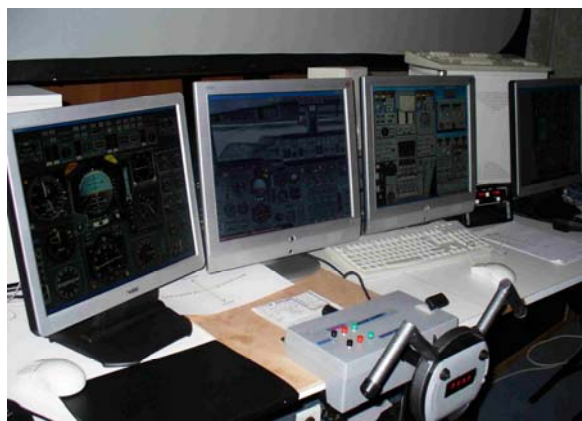


CONFERENCE ET VOL SIMULE A LA MAISON DE L'ENVIRONNEMENT D'ORLY

Depuis le début de l'année, la Commission du Patrimoine travaille sur la simulation, pour tenter de restituer auprès du grand public, un vol Concorde vu depuis le cockpit.

Pierre Granger et Michel Duboc, membres associés APCOS et fondateurs de l'Association PVAF (1) sont des « simers » (2). La mise en place de l'infrastructure informatique d'un tel projet est lourde. 6 écrans et 5 ordinateurs sous Windows XP sont nécessaires pour faire tourner Flight Simulateur 2004 et sa version Concorde ainsi que divers logiciels et matériels



Le cockpit des « simers » et le manche

travail durant lesquelles les ordinateurs n'étaient pas les seuls à monter en température, nous nous sentons prêts à affronter le public. Pierre Granger à l'idée de présenter notre projet à ADP qui l'accepte ... (!!) et qui nous demande d'effectuer 2 présentations le samedi 17 juin dans l'amphithéâtre de la Maison de l'Environnement d'ADP Orly. Ceci nous laisse peu de temps. Les 3 semaines qui nous sont imparties nous obligent à finaliser le projet. En premier lieu nous adoptons le profil définitif du vol : ce sera une boucle à Mach 2 type vols spéciaux. Nous fixons la composition d'équipage : pilote Michel Rio, mécanicien navigant Alain Piccinini, radio navigant et « simer » Pierre Granger, contrôleur aérien Jean Claude Béguin (PVAF). Pour ma part, j'assure les commentaires tout au long du vol. Un équipage à 5 !!

modifiés pour la circonstance. Pierre Granger, à qui ce projet tient particulièrement à cœur, travaille sans relâche pour améliorer les défauts constatés lors de nos réunions du mercredi à Paray. Malgré tout, les « équipages » se plaignent : une seule souris est disponible et nécessite une véritable coordination entre pilote et mécanicien, pour commander les divers panneaux qui s'affichent sur les écrans de contrôle. Le simulateur est plus difficile à piloter que le vrai avion ; il est vrai que les commandes de vol de Concorde étaient particulièrement agréables.

Enfin, après de nombreuses après midi de



L'équipage : Jean Claude Béguin, Alain Piccinini, Pierre Granger, Michel Rio, Pierre Granger



Nous décidons d'adjoindre une conférence en préalable au vol et Gérard Duval s'astreint à remanier sa conférence Paris New York pour qu'elle tienne en 1 heure. La boucle dure une heure et demie. Notre présentation n'excède donc pas 3 heures, ce qui nous permet d'effectuer les 2 présentations demandées dans la journée.

Nous mettons aussi à profit cette manifestation pour présenter notre exposition « Paris New York, Mach 2, 100 passagers ». Pour diverses raisons techniques, les panneaux affichés le 17 juin sont de dimensions réduites (A3) mais nous permettent, néanmoins, de juger de leur intérêt auprès du public.

En exposition statique, la photo du cockpit grandeur réelle qu'André Blanc avait confectionné pour ... le Musée Grévin!!

Il est entendu qu'ADP nous fournira, avant la fin de l'année, les mêmes affiches en grand format.

Le 17 juin au matin, avant le début de la première séance, nous ressentons tous un léger trac. Nous craignons le plantage informatique, la sortie catastrophique du domaine de vol, l'atterrissage à côté de la piste, bref, nous sommes inquiets. En fait tout se passera bien et la souris ne nous trahira pas.

Une quarantaine de personnes assistent, le matin et l'après midi, à nos présentations qui sont projetées sur le grand écran de la salle. On note dans l'assistance quelques fanatiques d'aviation et de Concorde, des habitués de la Maison de l'Environnement, d'éminents apcosiens et quelques fidèles supportrices. L'auditorium étant prévu pour 80, on peut dire que le quorum est atteint. ADP s'étant limité à une communication de proximité auprès des communes riveraines le public n'est pas venu très nombreux. Quant à nous, s'agissant d'un coup d'essai, nous n'avions pas communiqué auprès des autres associations car un faible remplissage de la salle nous semblait préférable.



Des images de cette journée peuvent être visionnées sur les sites <http://apcos.free.fr> ainsi que <http://pvaf.free.fr>

Les enseignements de cette journée ont été nombreux. On peut dire que le concept « Mach 2 dans le cockpit de Concorde » intéresse les spectateurs. Malgré tout, de nombreuses pistes d'améliorations ont été identifiées :

- Les images projetées sur grand écran doivent être améliorées et si la vue du cockpit est intéressante et originale, les images de l'avion vu de l'extérieur sont très attractives pour le public.
- La facilité de pilotage doit être améliorée, et elle l'a été depuis, même s'il n'est toujours pas envisageable de disposer d'une souris supplémentaire.
- Alors qu'à la belle époque des vols spéciaux, une boucle semblait très courte, voire trop courte, aux passagers comme à l'équipage, pour le public d'un auditorium, il y a des longueurs et en particulier, le virage à Mach 2 au large de Brest semble interminable. Quelques solutions sont en cours d'étude : amélioration du commentaire, intégration de la conférence dans le vol simulé, accélération artificielle du vol etc. ...

En tout cas, cette journée fut mémorable et tous les participants pensent avoir ouvert un domaine car, ce jour là, Concorde a volé. On peut dire que l'essai a été transformé et il faudra donc renouveler l'expérience dès que l'occasion se présentera.

Pierre Grange

1. PVAF : Pilote Virtuel Ailes France. Vous pouvez visiter leur site <http://pvaf.free.fr>
2. Simers : néologisme désignant la personne passionnée et pratiquant le vol sur simulateur