

CONCORDE A BRÉTIGNY, 15 ANS APRES...

Le 8 mars 1993, dans le cadre du vol de certification du système anti-collision TCAS, le Fox Charlie effectue 2 « touch and go » à Brétigny sur Orge.

15 ans après, le 4 juillet 2008, Concorde, modèle réduit au 15^{ème}, s'envole à nouveau de la piste principale de l'ancienne Base d'Essais.



8 mars 1993

Cette maquette, aux dimensions imposantes, puisqu'elle pèse 23 kilos et qu'elle mesure plus de 4 mètres de long, est l'œuvre d'Henri Perez, qui nous l'avait déjà présentée, le 24 novembre 2007, au Musée de l'Air et de l'Espace, à l'occasion du 30^{ème} anniversaire de l'ouverture de New York. A cette occasion il ne s'agissait que de roulages et nous nous étions donnés rendez vous pour le vol.



4 juillet 2008

Henri étant membre civil de la section aéromodéliste de la Base Aérienne 217, elle-même située dans les anciennes installations du CEV de Brétigny, faire voler Concorde dans ce lieu historique des essais en vol était très symbolique.

C'est Michel Rolland, membre associé de l'Apcos, qui organisait cette journée de vol à Brétigny, en se montrant assez convaincant pour que TF1, et l'équipe d'Olivier Santucci vienne filmer l'évènement. On a pu voir ce reportage dans le JT de 20 heures du 7 septembre. Nous nous sommes donc retrouvés nombreux ce matin de juillet à l'entrée de la Base 217, ancienne entrée du CEV. Accueillis par l'adjudant Cothias, responsable de la Section Aéromodélisme, et après avoir reçu nos laissez passer, nous nous sommes dirigés vers la piste 05/23 en longeant les bâtiments délaissés par le CEV, dont le fameux « Cambois », appellation si familière à tous ceux qui ont travaillé pour le Centre d'Essais en Vol.



Michel Rolland et Henri Perez

TEMOIGNAGE



Il fallut une bonne heure à Henri pour assembler le bel avion, faire les pleins de carburant et surtout, « faire la pression d'air » qui alimente les vérins du train d'atterrissage et les freins de roues (très important sur le plan de la sécurité au sol).

Propulsée par 2 microréacteurs de 9 kilos de poussée, la maquette vole très bien et avec un grand réalisme. Nous avons pu noter qu'elle est néanmoins beaucoup plus silencieuse que l'original.

Pour ceux qui connaissent le pilotage d'un avion delta, la perspective de l'atterrissage de cette superbe et coûteuse maquette ne pouvait que nous inquiéter. Vaines inquiétudes ! Henri réussit un parfait toucher des roues, très réaliste.



Un ancien avait coutume de dire, surtout lorsqu'il avait un peu tassé son atterrissage, que si l'on réussissait à rejoindre le parking par ses propres moyens, c'est que l'atterrissage avait été réussi. En vertu de cette maxime pleine d'humour mais tout à fait applicable dans le domaine du modèle réduit, l'atterrissage de Concorde, ce jour là, était parfaitement réussi et la belle maquette revenait sagement à son point de stationnement.

PG

