

**DERNIÈRE MIGRATION D'UN OISEAU BLANC**



**Par Pascal Chenu**  
Membre associé

Cela fait 10 ans déjà que nos avions préférés sont passés de l'état de supersonique à celui de superstatique. Superstatique, en fait pas complètement encore. En tout cas pas pour certains et notamment pas pour le F-WTSB, premier appareil de série, préservé à Toulouse et qui a, de nouveau, parcouru quelques taxiways.

Avant d'évoquer l'actualité de « Sierra-Bravo », revenons brièvement sur le rôle de cet oiseau blanc dans l'aventure supersonique. Concorde 201 vola pour la première fois le 06/12/1973. Il totalise 1270 heures de vol dont 384 en supersonique. Il fut équipé dès le départ d'éléments techniques et d'un aménagement commercial destinés à la certification de type. Il servit notamment à la poursuite des essais nécessaires à la définition des qualités de vol et de la mise au point du pilote automatique. Il était équipé de plusieurs centaines de détecteurs destinés à la mesure et à l'enregistrement de paramètres de contraintes de structure, de pression, de température de vibration ... Pour centraliser toutes ces informations, un poste d'ingénieur navigant semblable à celui d'un prototype était installé. Ce poste était monté en première partie de cabine.



**Années 90. Sierra Bravo aux couleurs d'Air France devant les chaînes de montage Airbus A330/A340.**

Dans le cadre de ces essais, il atteignit la vitesse maximale de Mach 2,21 (soit 2400 km/h) le 17 octobre 1974. L'aménagement commercial installé dans la partie restante de la cabine était, quant à lui, issu du deuxième avion de présérie, le F-WTSA. Cela permit d'effectuer un certain nombre de vols d'endurance et de démonstrations avec parfois même des personnalités politiques et de la presse à bord.

Bien que vêtu des couleurs d'Air France dès le départ, il ne fut jamais livré à la compagnie nationale. Il servit cependant à l'entraînement de ses premiers équipages en 1975. Le 19 octobre 1977, il fut le premier Concorde à se poser à New York. En 1978, le n°1 fut aussi utilisé pour le développement du mini-manche latéral qui équipe aujourd'hui la famille Airbus.

Concorde n°201 a reçu différentes livrées. Il effectua ses premiers vols aux couleurs d'Air France en vigueur dans les années 70 (liseré bleu sur le fuselage et chevron sur la dérive). À l'occasion de ses vols d'endurance, sa dérive arbora les couleurs des deux compagnies aériennes nationales. Celles d'Air France qui ont habillé les avions de série durant toute leur carrière commerciale sur le côté gauche, et celles de British Airways des années 70 sur le côté droit. Le titre « Concorde » écrit en minuscule et en italique remplaça les traditionnels titres des deux compagnies de chaque côté du fuselage. En fin de service, son empennage vertical fut peint des deux côtés aux couleurs d'Air France. Les titres « Concorde » laissèrent place, quant à eux, aux noms des deux constructeurs : Aérospatiale et British Aerospace.

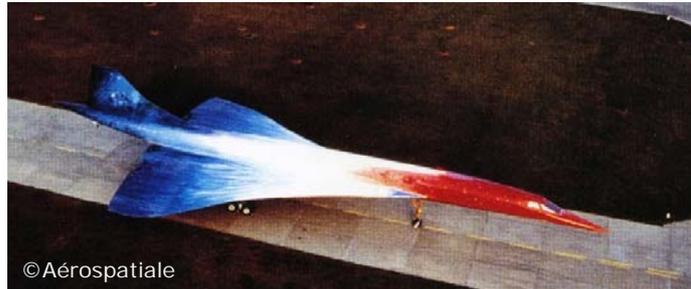


**Mini manche testé sur Sierra Bravo.**

L'avion vola régulièrement jusqu'en 1982 puis fut stocké à Châteauroux jusqu'au 19 avril 1985, date de son dernier vol qui le

## TEMOIGNAGE

ramena à Toulouse. En 1987, il fut remis officiellement à l'Académie de l'Air et de l'Espace. En 1989, à l'occasion de la célébration du 20<sup>e</sup> anniversaire du 1<sup>er</sup> vol du prototype, « Sierra Bravo » arbora un dégradé composé des couleurs du drapeau national sur toute sa surface. En 2000, il fut utilisé pour permettre le maquetage et la mise au point des liners des réservoirs.



Après avoir été exposé pendant près de 20 ans à proximité de la chaîne de montage des Airbus A300/340, « Sierra Bravo » s'est dégourdi les roues. Il a, en effet, été déplacé en mai 2012 pour être rapproché progressivement vers la zone de construction du futur musée toulousain, Aeroscopia. Il y sera présenté abrité et ouvert au public. Mais avant d'intégrer Aeroscopia, il va subir un petit lifting bien mérité. Partiellement dépeint durant l'été 2012, deux possibilités de décoration sont possibles pour la suite : les premières couleurs d'Air France ou bien la décoration « bi-compagnie », c'est à dire celles d'Air France à droite et de British Airways à gauche.



10 ans après l'arrêt des vols, ce fut un plaisir de voir un Concorde en mouvement, limité certes mais en mouvement quand même. Indéniablement des souvenirs de l'avion en activité sont remontés. Il manquait quand même le son unique des quatre Olympus. La préservation abritée d'un appareil supplémentaire est plutôt réconfortante pour la pérennité de l'espèce. En effet, tous les oiseaux blancs n'ont pas la même chance et certains sont malheureusement exposés en milieu climatique hostile.



**En route pour Aeroscopia !**



## TEMOIGNAGE

### AEROSCOPIA

Après plusieurs décennies d'attente, Toulouse, terre d'envol historique, voit enfin son musée de l'air sortir de terre. Baptisé Aeroscopia, ce musée accueillera :

- Les avions d'Airbus héritage : une Caravelle (la dernière construite) et un Airbus A300. Concorde F-BVFC devrait rester dans le périmètre des installations d'Airbus.
- Une partie de la collection de l'association des Ailes Anciennes de Toulouse.
- Concorde F-WTSB, propriété de l'Académie de l'Air et de l'Espace

A noter aussi la présentation de l'unique simulateur de vol Concorde exploité par Air France et revenu à Toulouse après l'arrêt d'exploitation.

Comme c'est souvent le cas de nombreux musées, la superficie ne pourra pas abriter tous les appareils et certains seront présentés à l'extérieur. Le hall sera donc complété par une aire d'exposition extérieure d'environ 5 000 m<sup>2</sup>. La bonne nouvelle est que le hall d'exposition pourra malgré tout faire l'objet d'une extension future sur 7 000 m<sup>2</sup> de terrain réservés en partie nord du site.

L'ouverture au public est prévue pour le premier trimestre de 2014.

<http://www.aeroscopia-blagnac.fr/>



**Le musée Aéroscopia est enfin sorti de terre après de très longues années d'attente.**

**Pascal Chenu**

*Photos : copyright Pascal Chenu*