

TEMOIGNAGE

L'HISTOIRE VECUE DU PREMIER STAGE CONCORDE AIR FRANCE



Par Alain Bataillou
Pilote Concorde Air France
1975 - 1982

Le 1^{er} stage Concorde Air France appelé QE 01 (QE pour Qualification Equipage) a débuté le 13 octobre 1975, soit un peu plus de 3 mois avant le 1^{er} vol commercial du 21 janvier 1976. Un certain nombre de navigants Air France avait été qualifiés auparavant pour participer, entre autres, aux vols d'endurance en vue de la certification de l'avion : le CDB **Dudal**, Chef de Division Concorde ainsi que les CDB **Chanoine, Andréani, Mims, Moron, Tardieu** et **Schwartz**. Et les OMN : **Blanc** Adjoint au Chef de Division, **Duguet, Capoen** et **Détienne**.

Les stagiaires participants à ce premier stage QE 01 furent, par ordre alphabétique : les CDB **Le Moel** et **Vicens**, les OPL **Bataillou, Bonnot, Boucharenc, Croisé, Guégan** et **Rappeneau**, et les OMN **Barbaroux, Faviez, Lafaye** et **Ledoux**.

Je vais vous parler de ce stage comme je l'ai ressenti en tant qu'OPL et ce récit n'engage que moi bien sûr.

<u>COMPOSITION DES GROUPE</u>			
<u>GROUPE 1</u>		<u>GROUPE 2</u>	
CDB VICENS Félix	Nle 8401.59	CDB LEMOEL Jean	Nle 11000.39
OPL GUEGAN Joël	Nle 99831.79	OPL BATAILLLOU Alain	Nle 99079.42
OMN FAVIEZ Léon	Nle 46024.48	OMN LAFAYE Jacques	Nle 34042.92
<u>GROUPE 3</u>		<u>GROUPE 4</u>	
OPL BOUCHARENC Pierre	Nle 8482.45	OPL RAPPENEAU Raoul	Nle 16239.40
OPL BONNOT Pierre	Nle 99403.75	OPL CROISE Alain	Nle 99083.48
OMN LEDOUX Jacques	Nle 45037.89	OMN BARBAROUX Gilbert	Nle 5208.67

Pour nous OPL, tout à commencé en septembre 1974, un an avant ce premier stage, quand les services d'Air France, chargés d'organiser la prochaine campagne de qualification (débutant en mars 1975 pour tous les avions de la compagnie), nous ont demandé quels étaient nos desiderata à ce sujet. Pour un certain nombre d'entre nous, les OPL, un dilemme se posait : nous étions plus ou moins proches du stage de lâcher CDB, but ultime de notre carrière. Or à l'époque, on imposait une période d'amortissement de qualification, de 5 ans sur Concorde (4 ans sur B 747). Ce qui nous bloquait dans la fonction d'OPL sur le nouvel avion pendant toute cette durée et tous les collègues OPL lâchés CDB seraient définitivement classés avant nous pendant toute notre carrière restante, pour tout changement d'avion futur ! Le choix était difficile et décisif. Nous nous sommes tous posé la même question en septembre 1974 en recevant cette feuille où il fallait choisir une nouvelle qualification avion ou attendre le stage CDB.

J'étais personnellement OPL long courrier sur Boeing 707 et proche, peut-être un an ou deux, du stage CDB, mais quand j'ai vu que l'on me proposait un stage sur Concorde je n'en ai pas cru mes yeux ! Il faut dire que l'on en parlait constamment dans les médias et que, comme

TEMOIGNAGE

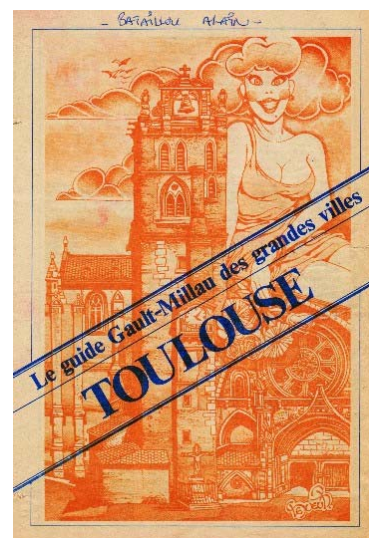
tous les navigants, je suivais l'activité et le développement de cet avion nouveau avec beaucoup de passion. « Tempête sous un crâne » ! Fallait-il attendre le stage CDB, tant désiré, prévu dans 2 ou 3 ans, ou rester « bloqué » OPL sur un autre avion, le Concorde par exemple, pendant 5 ans ?

Personnellement mon choix fut vite fait : j'étais décidé à « perdre » 2 ou 3 ans d'activité en tant que CDB pour passer, à 33 ans, une qualification sur Concorde, le premier stage Air-France en plus ! Après 1 heure de réflexion et de calcul je donnai ma réponse au Service Carrière. Le responsable du service m'a rappelé en me demandant si j'étais bien conscient des conséquences de ce choix. Je lui ai alors confirmé que ma réponse était définitive.

On verra par la suite que la conjoncture économique a entraîné l'arrêt des stages CDB pendant plusieurs années et que, j'ai eu le grand plaisir de rester 7 ans sur notre bel avion, (soit 2 ans de plus que l'amortissement) et de faire mon stage CDB ensuite sans perte de temps !

Je reçois donc fin septembre 1975 la feuille de convocation pour ce stage et début octobre 1975 la composition des participants.

Nous nous retrouvons tous à Orly le dimanche 12 octobre au soir pour prendre le dernier vol d'Air Inter vers Toulouse : nous nous connaissons presque tous, les OPL en particulier, et sommes 3 de la même promotion de l'ENAC, promo A6, **Joël Guégan, Alain Croisé** et moi-même ; nous nous connaissons depuis 1963 date d'entrée à l'ENAC ! Nous sommes logés dans un hôtel de l'aéroport de Blagnac et nous arrivons à Toulouse sans la documentation qui nous sera fournie par Aéroformation, chargée de notre stage. En fait plusieurs d'entre nous n'arrivent pas les mains vides car le magazine Gault et Millau de septembre 1975 recense et classe les 20 meilleurs restaurants de Toulouse ! Donc, une fois par semaine nous invitons nos instructeurs sol dans un de ces restaurants, ce qui, ajouté à la densité du stage et la sédentarité a entraîné des conséquences néfastes sur notre ligne (l'un d'entre nous, je cacherai son nom, a pris 12 kg pendant les 3 mois suivants !)



Chaque groupe de stagiaires fait connaissance avec son instructeur pilote : mon groupe, le N°2 est constitué de **Jean Franchi** instructeur, **Jean-Paul Le Moel** CDB, de **Jacques Lafaye** OMN. Le travail est intensif toute la semaine, du lundi matin au vendredi soir où nous reprenons l'avion de Toulouse à Paris pour le week-end en famille.

Nous commençons par des cours en salle « Théorie Supersonique ». Cours de Médecine de Haute Altitude où nous découvrons entre autre que, à l'altitude de vol du Concorde, la concentration en ozone est 60 fois supérieure à celle du sol.

Nous assistons aussi à un cours de Météorologie Haute Altitude qui sera bref. L'intervenant, ingénieur de la Météo Nationale, nous dit en introduction : « Bonjour, au sujet de la météo, ce qui se passe au-dessus de 15 000 m d'altitude vous allez nous le dire, car à part quelques ballons sondes qui nous transmettent des relevés et quelques rapports fournis par des pilotes de Mirage, nous n'avons que des hypothèses sur les phénomènes réels se produisant dans ces couches de l'atmosphère » ! Intéressant ! Et nous verrons dans un autre article que nous avons effectivement découvert quelques phénomènes encore inconnus à ces altitudes.

Les 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} semaines nous étudions tous les systèmes de l'avion dans des « machines à enseigner », (les ordinateurs ne sont pas encore là) ! 5^{ème} semaine nous découvrons, le cockpit du Concorde, (sur simulateur) moment très excitant et la 6^{ème} semaine nous commençons les séances de simulateur proprement dites. Nous avons enfin

TEMOIGNAGE

l'impression de « toucher » à l'avion ! Et nous allons passer plus de 100 heures dans ce simulateur, jusqu'au 23 décembre 1975 la veille de Noël !

Ce sont nos premières séances de travail avec **Jean Franchi** notre instructeur. **Jean**, Pilote d'Essais de l'Aérospatiale, adjoint **d'André Turcat**, était un pilote remarquable avec qui je me suis immédiatement très bien entendu. Aussi dès notre premier contact je lui dis que, n'ayant encore jamais vu le Concorde de près, s'il se présente une opportunité de l'approcher, de monter à bord, de faire un roulage ou encore mieux de voler, je suis disponible jour et nuit et je peux rester un week-end à Toulouse.

Un lundi de novembre il nous propose, à **Le Moel** et à moi-même, d'effectuer, avec lui, un vol d'essai au cours du weekend suivant. Nous acceptons tous les deux avec enthousiasme bien sûr.

Le samedi matin une voiture de l'Aérospatiale vient nous chercher et nous conduit dans la grande salle des Opérations de la société. Je rappelle que je n'avais encore jamais vu l'avion de près ! Aussi quel étonnement quand je lis sur le grand tableau de la salle des Pilotes d'Essais : Equipage du vol N°168 : Commandant de Bord : Jean Franchi, 2^{èmes} Pilotes : **Jean Paul Le Moel – Alain Bataillou**, Mécanicien Navigant : **Michel Rétif**, Ingénieur Navigant : **Jacques Devin**, 4eme Homme au Poste : **Hubert Guyonnet** !

AEROSPATIALE
DIRECTION DES ESSAIS
EN VOL
Concorde AVIGN n° 3

Page 1

ORDRE D'ESSAI POUR

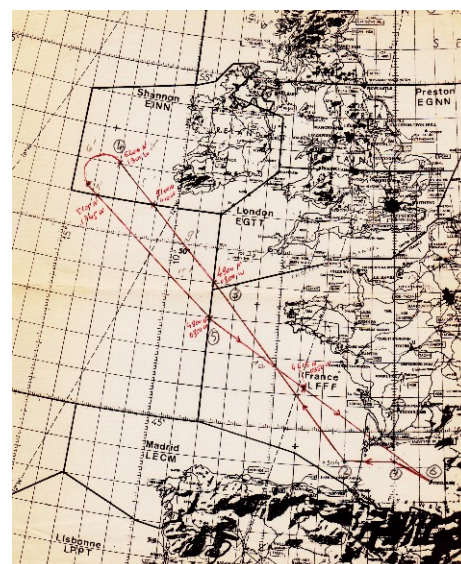
VOL n° 168
ROULAGE n° /
ROUNDRUN n° /

● BUT DE L'ESSAI : - Reception avion après chantier dit "back up"
Premier vol - Parcours du domaine normal
- Contrôle des systèmes en normal et en secours
- Anémométrie
- Entrées d'air

● EQUIPAGE :

Commandant de bord : MR. FRANCHI Ingénieurs navigants 1 : J. DEVIN
2^e Pilote : J. MOEL - BATAILLOU 2 : /
Mécanicien navigant : M. RETIF 3 : /

4^e Homme au poste : H. GUYONNET / fonction : ELECTRONICIEN NAVIGANT
Observateur : /



Chacun reçoit un dossier d'une dizaine de pages avec le détail des essais à réaliser (l'ordre d'essais) et la carte du vol. Nous montons à bord et Jean Franchi me dit de m'installer en place droite ! Il est certain qu'actuellement il serait impossible d'effectuer ce genre de vol sans être qualifié sur l'avion. C'était une autre époque, passionnante et si j'en parle c'est qu'il y a prescription !

Lectures des check-lists, contacts avec les ingénieurs d'essai, mise en route des moteurs et roulage. Je suis chargé du contact radio avec la tour et ne perds rien de ce qui se passe. Je vis intensément mon premier décollage en Concorde et suis émerveillé par sa puissance. En passant 1500ft en montée Jean me dit : « A toi les commandes !! ». Je ne me fais pas prier et prends les commandes de l'avion. Quelle sensation ! Ce vol va durer environ 4h20, pendant lequel nous ferons tous les essais demandés ce jour là. Je piloterai environ 2 heures et Jean-Paul Le Moel 2 heures aussi. Jean Franchi assurera le décollage et l'atterrissage. Quel souvenir !

TEMOIGNAGE

J'aurai le plaisir de participer à 2 autres vols d'essai, un avec Gilbert Defer et un autre avec Jean Franchi. Des moments inoubliables, avec des manœuvres à ne pas faire avec des passagers ! Par exemple à Mach 2 virage à 45° d'inclinaison, on se sent très lourd et il faut passer le plus vite possible à 45° de l'autre côté. C'est assez violent et j'ai découvert la maniabilité étonnante du Concorde.

Le stage au sol se terminera le 23 décembre 1975 par un test au simulateur, éliminatoire, et nécessaire pour poursuivre par la phase de qualification en vol. Entre le 7 et le 14 janvier 1976 nous ferons 6 vols d'entraînement, le plus souvent à Montpellier, pour finir par un vol de contrôle final le 14 janvier au départ de Toulouse.



Montpellier, janvier 1975. F-BTSC. Vol d'entraînement du stage QE01. Décollage type anti-bruit New York

Tous les participants qualifiés à l'issue de ce stage sont sur la photo présentée ci-dessous avec leurs instructeurs vol.

Ce stage restera pour moi le plus « fort » de ma carrière par son intensité, sa nouveauté et la richesse des contacts humains réalisés à Toulouse, en particulier avec **Jean Franchi** qui m'a beaucoup apporté sur le plan humain et professionnel.

Alain Bataillou le 20/08/10
ex CDB 747-400, ex OPL Concorde



Devant le BTSC, les participants au QE01, premier stage Concorde Air France, et leurs instructeurs pour la phase vol.

De gauche à droite :

Jean Pinet (Directeur Aéroformation et Instructeur Pilote), **Jean Franchi** (Instructeur Pilote), **Jean Paul Le Moel** (CDB), **Léon Faviez** (OMN), **Félix Vicens** (CDB), **Gilbert Defer** (Instructeur Pilote), **Joël Guégan** (OPL), **Pierre Bonnot** (OPL), **René Duguet** (Instructeur Mécanicien), **Ugo Venchiarutti** (Instructeur Mécanicien), **Jacques Ledoux** (OMN), **Bernard Kamps** (Instructeur Mécanicien), **Jacques Lafaye** (OMN), **Yves Pingret** (Instructeur Mécanicien), **Raoul Rappeneau** (OPL), **Jacques Schwartz** (Instructeur Pilote), **Alain Bataillou** (OPL), **Gilbert Barbaroux** (OMN), **Alain Croisé** (OPL).