

A SATOLAS, ON MET AUSSI LES PETITS PLATS DANS LES GRANDS POUR HONORER CONCORDE

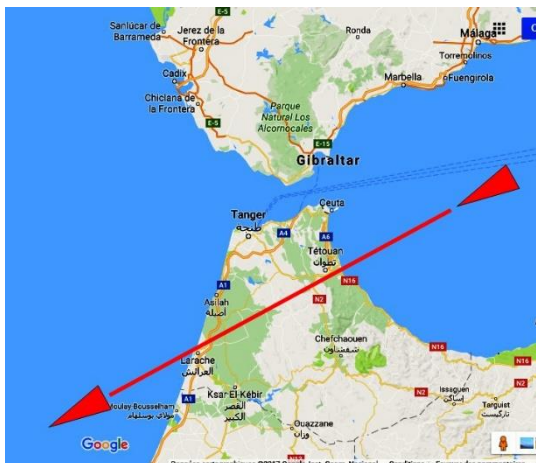
Par **Philippe Borentin**

Créateur du site <http://www.lesvolsdeconcorde.com>



Pour fêter dignement le 1^{er} anniversaire de l'aéroport de Satolas, la Chambre de Commerce a souhaité réaliser un événement festif, et il est logique qu'en ce début de l'année 1976, le superconcorde soit le plus apte à fêter l'anniversaire d'un aéroport. Les sociétés Havas et Jet Tours sont chargées de l'organisation de ce vol spécial. En dehors des invités et des passagers réguliers qui effectueront la rotation complète Lyon – Dakar – Lyon, Concorde aura à son bord les 10 gagnants d'un concours qui s'envolent pour un séjour d'une semaine au Sénégal.

L'équipage technique est composé de **Philippe Bulté** (Chef de l'OCV), siège gauche, **Pierre Dudal** (Commandant de bord), siège droit, **André Blanc** (Officier Mécanicien Navigant). L'équipage commercial est composé de **Pierre Bidault** (Chef de cabine), **Elizabeth Binaud**, **Martine Wieser** et **Françoise Rémy** (Hôtesse) ainsi que de **Jean Pierre Labat** et **Gilles Parent** (Stewards).



Le choix d'un équipage technique composé du chef de division, du chef OMN et d'un responsable de l'OCV est lié à la décision de réaliser une partie du vol supersonique au-dessus de terres habitées, au sud de Tanger, entre Tétouan et Larache. Des observateurs de l'OCV et les autorités marocaines ont mesuré, au sol, l'impact du passage du Concorde à vitesse supersonique. Dans une interview, donnée à **Pierre Mérindol** du Progrès de Lyon à leur arrivée à Dakar, **Pierre Dudal** et **Philippe Bulté** sont confiants car ils estiment que le bruit du Concorde est moins désagréable que celui d'un avion classique car il est d'une fréquence plus basse.

Le F-BVFA est arrivé à Satolas à 7h00 T.U, après un vol de convoyage de 1 h 08 mn. Pour cet événement, les terrasses de l'aéroport, sont envahies par les visiteurs qui souhaitent immortaliser, en argentique à cette époque, l'atterrissage du Concorde. Les terrasses sont exceptionnellement ouvertes pour cette occasion, car depuis l'attentat d'Orly, le 13 janvier 1975, où des terroristes ont tirés des roquettes sur un avion d'El-Al, toutes les terrasses des aéroports sont fermées au public.

Le vol AF 4624 décolle de Satolas à 8h27 T.U. pour se poser à Dakar à 11h10. Les gagnants du concours qui ont fait le voyage « aller » ne rentreront à Lyon que dans 5 jours, mais en Boeing 747. Ils seront remplacés par les autres gagnants de ce concours qui, arrivés à Dakar il y a 5 jours en Boeing 747, feront le retour vers Lyon en Concorde. Le vol AF 4625 décolle de Dakar à 12h50 T.U. pour se poser à Satolas à 15h37, après un vol de 2h33 dont 1h54 en supersonique.

A Satolas, entre le décollage du vol AF 4624 et l'atterrissage du vol AF 4625, il était possible de voir une exposition consacrée au Boeing 747, d'assister à un spectacle de Daniel Guichard organisée par RMC ou, plus original, de voir le stand de la société lyonnaise Brochier, qui a participé à la fabrication d'une partie du nez du Concorde.

C'est à 16 h 21 que le F-BVFA est reparti, avec les 6 PNC en tant que passagers, pour Roissy CDG. Atterrissage à 17h17 après un vol de 56mn. Mais l'histoire ne dit pas où les PNC ont mangé le 20 avril au soir après leur retour de Lyon.



Photo journal Le Progrès

TEMOIGNAGE



A son arrivée à Satolas, Pierre Dudal est accueilli par Pierre Girardet, premier pilote à s'être posé sur l'aérodrome de Satolas à bord d'un Blériot 56 en 1937 (Photo Journal Le Progrès)

LE METIER JACQUARD, A LA POINTE DE CONCORDE

Par Pierre Grange

Le reportage de Philippe sur le vol Satolas nous rappelle que l'entreprise Brochier a participé à l'aventure Concorde. Aujourd'hui, personne ne se souvient de ces nombreuses PME qui ont apporté leur savoir-faire et permis la réussite technique du programme. En 1973, cette usine de la banlieue lyonnaise est spécialisée dans le tissage de la fibre de verre. Parmi ses compétences, le tissage de « chaussettes » qui, après mise en forme et imprégnation de résine, deviennent des radômes. Brochier fournit déjà les Mirage de Dassault, elle est sélectionnée pour tisser le nez de Concorde. Pourquoi utilise-t-on la fibre de verre ? M. Brochier l'expliquait en 1973 à la journaliste Claudine Roy de Rhône Alpes Actualités : « la fibre de verre laisse passer les ondes, elle est donc bien adaptée à constituer l'enveloppe du radar. Ces chaussettes sont tissées selon de vieilles méthodes. C'est un métier à tisser Jacquard qui sert à fabriquer ces chaussettes. On n'a encore rien trouvé de mieux que les programmes Jacquard qui positionnent au mieux les fils les uns par rapport aux autres, ce qui permet de conserver toute leur intégrité et leur résistance à la traction et aux chocs. Evidemment ce métier a été adapté pour permettre de tisser dans une aussi grande largeur et avec la qualité voulue puisqu'il s'agit de faire des pièces aéronautiques. Il faut environ 20 chaussettes pour réaliser un radôme de Concorde. »

Lorsque Jacquard, en 1801, met au point sa machine en combinant divers techniques dont les cartes perforées qui permettent de programmer le tissage, il ne se doute pas qu'on ne trouvera pas mieux pour créer le nez des avions supersoniques du siècle suivant. Dans les faits, on peut considérer que Joseph Marie Jacquard est un des premiers professionnels de Concorde et, qu'à ce titre, il a droit au titre d'Apcosien d'honneur.

PG



Après s'être un peu promené dans les divers bâtiments de CDG, le nez de Concorde a retrouvé la pleine lumière et réintégré le hall d'accueil du Siège. Il faut remercier toutes celles et ceux qui s'en sont soucié et, en particulier, Caroline Cadier et Guy Cervelle.