

Document 1

Le premier vol de Concorde ! Par Jacques Gambu

Il vole ! Pour la première fois, ce dimanche 2 mars 1969, sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, le premier prototype du BAC-Sud Aviation "Concorde" prend possession de son élément. Le décollage fut franc et cette grande première souleva l'enthousiasme des milliers de spectateurs.

André Turcat : "La machine vole bien".

Les ingénieurs et les ouvriers avaient attendu de nombreuses années, les journalistes pouvaient attendre quelques jours. Du 28 février au 2 mars 1969, un suspense s'établit à Toulouse, ponctué par des conférences de presse venant entretenir la patience des quelques 500 journalistes, photographes, cinéastes, chroniqueurs venus pour assister à l'évènement. On devait compter, en fait, des milliers de spectateurs supplémentaires maintenus péniblement en dehors des limites du terrain par un cordon de mille gendarmes et policiers.

L'avion était prêt. Le beau temps n'était pas au rendez-vous. Il se fit attendre trois jours. Au matin du 2 mars, un brouillard épais recouvrait l'aéroport et la région toulousaine. Les voiles se déchirèrent à l'heure du déjeuner, sous l'action du vent d'Autan. Le brouillard évanoui, on craignit le vent !.

"Concorde" devant nécessairement décoller vers le nord-ouest, soit dos à la ville de Toulouse et face à la barrière d'arrêt, ce maudit vent arrière ne pouvait dépasser 8 nœuds sans provoquer l'annulation de l'essai. En fait, André Turcat décolla l'avion sous un vent de 10 nœuds.

A bord depuis longtemps, André Turcat, pilote, flanqué de Jacques Guignard, co-pilote, se trouvait à l'avant. Dans la cabine transformée en salle électronique bourrée de calculateurs, enregistreurs et autres boîtes noires, on avait trouvé la place pour Henri Perrier, ingénieur d'essais navigant et Michel Rétif, mécanicien d'essais navigant.

L'avion pesait 113,5 tonnes à la mise en route. Il n'afficha plus que 110 tonnes à 15h40, lorsque ses roues quittèrent le sol en un décollage franc comme l'or. L'essor n'avait demandé que 1500 des 3500 mètres de la piste et le tout s'était passé en 23 secondes. Parvenu à 325 km/h, l'appareil se cabra de 10° et s'élança.

Le vol dura 28 minutes et Concorde, pour sa première sortie, atteignit une altitude maximale de 2800 mètres. Sa vitesse oscilla entre 315 et 540 km/h, l'équipage voulant expérimenter les qualités de vol aux basses vitesses et préfigurer en vol les conditions d'atterrissage. André Turcat alla même jusqu'à réduire à fond un des quatre réacteurs. A aucun moment du vol, l'avion ne fut perdu de vue des journalistes installés sur une estrade astucieusement disposée en hauteur et à proximité de la piste d'envol.

L'atterrissage eut lieu à 16h08 et l'avion pesait alors 98,5 tonnes, soit le poids auquel se présentera, dans quelques années, un Concorde venant de New York et se posant à Paris. En tout, 15 tonnes de combustible avaient été consommées dans cette demi-heure.

Concorde fut suivi constamment par l'avion d'accompagnement, un "Meteor" du CEV piloté par le commandant Gilbert Defer et par l'avion emportant les cameramen de la télévision, un "MS 760 Paris II", piloté par Jean Dabos.

Ce vol mémorable fut suivi par des milliers d'yeux. Sur les terrains de sports survolés, de près ou de loin, les arbitres interrompirent les matchs en cours, mais André Turcat et son équipage ne purent entendre les applaudissements des spectateurs. A sa descente d'avion, André Turcat déclara simplement : "la machine vole bien...".

Cette première n'est qu'un début. Il y aura encore des milliers de représentations dans le grand décor du ciel qui s'étendra progressivement de la côte nord du Portugal à la côte sud anglaise. Si 28 minutes ont déjà été mangées, par le premier vol, c'est près de 4500 heures de vol qui seront nécessaires avant d'atteindre à la certification.

Terminons en soulignant l'excellente organisation de ce premier vol public et en remerciant Sud Aviation et son service des Relations Extérieures dont l'efficacité fut parfaite.

(Aviation Magazine – Articles du 15 mars 1969)

Document 2

La traversée de la Manche en avion

(../..) Le 5 octobre 1908, le journal britannique « Daily Mail » crée un prix de 1 000 livres sterling, pour récompenser l'aviateur qui réussira à traverser la Manche au moyen d'un plus lourd que l'air. Les plus légers que l'air l'ont en effet déjà traversée. Le 7 janvier 1785, Jean-Pierre Blanchard et John Jeffries étaient partis de Douvres à bord d'un ballon à gaz pour se poser dans la forêt de Guînes près de Calais.

C'est au tour des adeptes du plus lourd que l'air de tenter maintenant la traversée.

Un aviateur, Serge de Bolotoff, est le premier postulant, dès novembre 1908. Il songe à utiliser un aéroplane triplan construit spécialement par les frères Voisin, équipé d'un moteur Panhard et Levassor de 110 CV puis, devant la difficulté, il renonce bientôt à son projet.

Vont rester en compétition trois concurrents :

- Hubert Latham (1883-1912), avec un appareil « Antoinette IV » construit par Léon Levassour. Ce « sportsman », après avoir participé à des compétitions de courses en canots automobiles est devenu pilote de la société Antoinette en 1909.
- Louis Blériot (1872-1936) avec son « Blériot XI ». Ingénieur, il a fait fortune dans la vente de phares d'automobiles, avant de se passionner pour l'aviation. Après une association avec les frères Voisin, il a construit ses propres appareils et mis au point le monoplan « Blériot XI », dont Gabriel Voisin lui-même reconnaîtra que tous les meilleurs appareils depuis cette époque n'en sont que des copies plus ou moins réussies. Voisin cite, en particulier, l'avion Ryan « Spirit of St Louis » de Charles Lindbergh en 1927.
- Charles de Lambert (1865-1944), comte russe d'origine française, avec un avion Wright.

Après s'être intéressé aux hydroglisseurs, Charles de Lambert est devenu un fervent de l'aviation naissante : il est l'un des trois pilotes brevetés à l'école Wright de Pau, début 1909.

Le 12 juin, Hubert Latham sur son « Antoinette IV », moteur 55 CV, a effectué environ 40 km en 39 mn. La Manche, au point où elle est la moins large, mesure environ 34 km, aussi son avion lui paraît-il au point pour tenter la traversée. Il arrive, le 3 juillet, à Sangatte, près de Calais, avec le constructeur Léon Levavasseur. Le 19 juillet, il décolle à 6 h 47 du matin du cap Blanc Nez. Brusquement, alors que le vol est des plus réguliers, le moteur s'arrête et l'avion tombe à la mer, à 18 km des côtes françaises. Heureusement pour le pilote, le fuselage qui est en forme de coque de bateau, flotte sur la mer... L'« Antoinette IV » est hissée par le torpilleur « Le Harpon » et transportée à Calais par le remorqueur « Le Calaisien ». (.../..)

Louis Blériot, le 19 juillet 1909, après avoir pris connaissance de l'échec de Latham, s'engage pour le prix du « Daily Mail ». Le 13 juillet, il a déjà franchi 41 km en 44 mn 13 s. Il se sent capable de traverser la Manche à bord de son aéroplane et il s'installe le 21 juillet au hameau des Baraques, près de Calais. L'avion qu'il utilise est le « Blériot XI » qui a volé pour la première fois à Issy-les-Moulineaux, le 23 janvier 1909. Il est équipé d'un moteur Anzani à 3 cylindres de 25 CV. Son constructeur italien, Alessandro Anzani, est présent pour assister le constructeur et pilote dans sa tentative. Quelques jours avant son essai, Blériot a été brûlé au pied à deux reprises alors qu'il expérimentait son « Blériot XII ». Cette brûlure avait été occasionnée par le tuyau d'échappement du moteur dont le revêtement d'amiante avait sauté. C'est donc blessé au pied, marchant avec des béquilles, qu'il va entreprendre la traversée de la Manche.

Mais Latham a reçu un autre appareil, l'« Antoinette VII ». Entre lui et Blériot, c'est à qui partira le premier. Ce sera Blériot ! Après un vol d'essai de 10 minutes, jugeant le temps propice, le 25 juillet il s'envole à 4 h 35. Notons que l'aviateur ne sait pas nager ! En cas de chute, un cylindre gonflé d'air doit assurer la flottaison de l'appareil et un gilet de sauvetage permettre au pilote de surnager. Volant à une altitude de 80 à 100 mètres, à la vitesse moyenne de 60 km/heure, il va atteindre la côte anglaise. Ayant dérivé vers le nord-est, et ne pouvant pas franchir les falaises, il vire vers la gauche en longeant la côte pour trouver un endroit propice à l'atterrissage, si possible Shakespeare Hills. Blériot découvre enfin la prairie de North Foreland Meadow, que lui signale comme convenu, en agitant un drapeau tricolore, le journaliste du quotidien « Le Matin », Charles Fontaine. L'atterrissage est brutal ; le châssis de l'avion s'affaisse et une pale de l'hélice Chauvière se détache. Mais la Manche, soit 38 km, est franchie en 32 minutes. La terre a été touchée à 5 h 17. (.../..)

Gérard Feldzer

directeur du Musée de l'air et de l'espace

Alain Dégardin

conservateur aérostation et aviation ancienne

Célébrations nationales 2009 <http://www.archivesdefrance.culture.gouv.fr>

Document 3

9 octobre 1890, Clément Ader décolle à Gretz-Armainvilliers

Le Parisien | 13 Août 2013, 07h00

De nos jours, les voyageurs prennent un [avion](#) aussi facilement qu'ils prenaient un tramway il y a 100 ans. Mais à l'époque, pouvoir s'envoler et virevolter comme un oiseau dans le ciel n'était encore qu'un rêve fou. Du moins jusqu'au 9 octobre 1890.

Ce jour-là, le Français Clément Ader ouvrait la voie à la conquête du ciel en effectuant le premier [vol](#) à bord d'un appareil motorisé plus lourd que l'air. « Un bond plus qu'un vol, réalisé dans le jardin du château d'Armainvilliers en Seine-et-Marne », précise François Mathias, médiateur scientifique du musée des Arts et métiers où est conservée une machine de l'inventeur.

Clément Ader baptisa son premier avion « Eole », du nom du maître des vents dans la mythologie grecque. Doté de grandes ailes en bois recouvertes de lin, l'appareil ressemblait à une immense chauve-souris. Il était propulsé par une chaudière à vapeur, bien plus lourde que les moteurs à essence d'aujourd'hui. C'est à bord de ce drôle d'engin que l'inventeur génial s'élança le matin du 9 octobre 1890.

« Je confesse que mon cœur battait à tout rompre, note-t-il dans ses carnets. Je m'avançais à vive allure ; les soubresauts des roues sur le sol cessèrent presque aussitôt ; et pendant quelques secondes je me trouvais suspendu dans une sorte d'aise indéfinissable. »* L'Eole venait de se soulever à quelques dizaines de centimètres du sol sur une cinquantaine de mètres. C'était fait, l'homme avait volé. (.../..)

*Citation tirée du livre « Un petit village briard » d'Antoine Jourdain.

		document 1	document 2	document 3
Date de l'article				
Nature de l'événement				
Date de l'événement				
Nom de l'avion				
Type d'avion				
Informations techniques détaillées sur l'avion				
Nom des pilotes				
Heure du décollage				
Durée du vol				
Vitesse de l'avion				
Distance parcourue				
Problèmes rencontrés lors de l'événement	avant			
	pendant			
	après			
Anecdotes				