

# PARIS MATCH

N° 1035 / 8 MARS 1969 / 2 F

## LE PAPE A DIT OUI

LA LITURGIE  
SE TRANSFORME

## NIXON

A TRAVERS  
L'EUROPE DÉSUNIE

# CONCORDE

UN PARI  
DE 10 MILLIARDS

A. GÉRIEZ 2 BR / MAROC 2 DH / BELGIQUE 20 FR / ITALIE 300 LIRE / SUISSE 2 FS / ESP. 20 PTAS / GR. BRIT. 3.6 / ALL. 2 DM / CANADA 3.00 / CHARLES COURBIÈRE



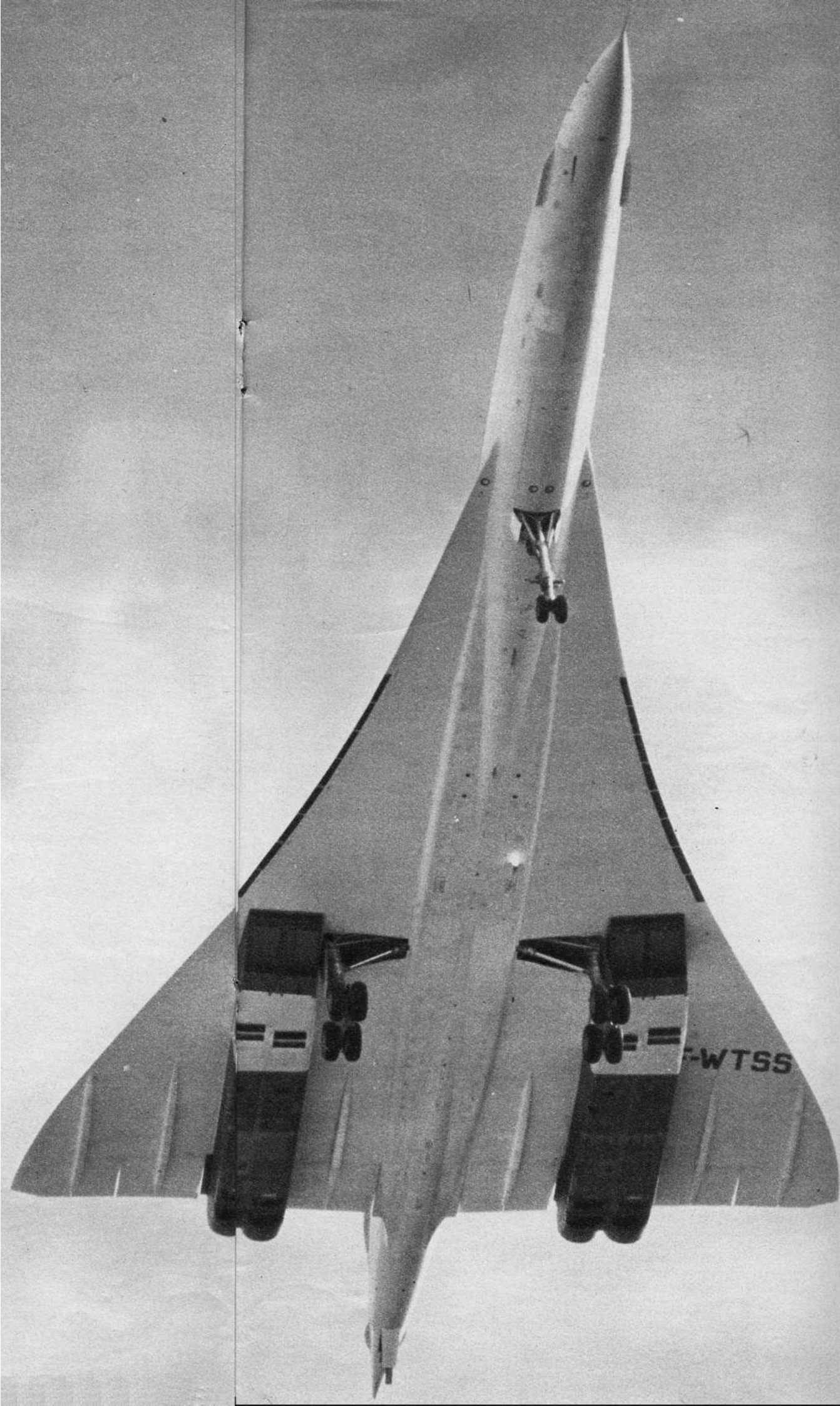


15 h 36, la fin du suspense : André Turcat a lâché ses freins. C'est l'envol. A 15 h 20, la météo avait donné le feu vert.



**Tous les cœurs battent** L'énorme oiseau prend de la hauteur. Il n'a utilisé que la moitié de la piste d'envol







16 h 10, double nuage de poussière, « Concorde » retrouve le sol.



Le parachute de queue s'ouvre pour le freiner. Il roule 1 500 mètres.



PHOTO GAMMA

**L**e haut-parleur égrenait trois notes tristes, un chant d'oiseaux en détresse : c'était une ruse des hommes pour faire fuir du terrain de Blagnac les étourneaux qui ont envahi la région. Il ne fallait pas que les petits oiseaux compromettent le premier décollage du géant. A 15 h 36, c'était l'opération Fox Whisky Sierra Tango : FWSST, nom officiel de « Concorde » pour la sécurité aérienne. F pour France, Whisky pour Prototype, SST pour vol supersonique.

A 16 h 10 tout était terminé, la joie explosait : « Concorde » volait et volait bien. Le pari des dix milliards qu'il a coûtés depuis sept ans était gagné.

Ce prototype 001 n'est pas entièrement le « Concorde » définitif. Il ne pesait au total que 108 tonnes car il avait peu de réserves de carburant et pas de passagers. Le futur « Concorde » qui sera mis en service commercial dans trois ou quatre ans, doit avoir au décollage un poids de 178 tonnes. Les moteurs eux non plus ne sont pas les moteurs définitifs. Ce sont les olympus 593 du stade « O » et leurs performances seront limitées à 37 400 livres avec réchauffe. Les moteurs Olympus qui seront livrés deux ans après la mise en service commercial de « Concorde », à la livraison du quarantième avion, auront une poussée de 38 240 livres avec réchauffe. A ce moment-là seulement « Concorde » sera l'avion attendu, capable de transporter 128 passagers sur la distance de Paris-New York.

A l'intérieur de « Concorde » il y a actuellement 12 tonnes de câblages et d'armoires électroniques qui enregistrent 3 000 paramètres et les restituent immédiatement au sol. Les techniciens au sol connaissent mieux le comportement de l'avion en vol que Turcat lui-même.

Dans le programme des essais qui vont être effectués il y en aura une première série à basse altitude consacrée à la mise au point des équipements.

La faiblesse de certains d'entre eux a été la cause de l'année de retard.

Une seconde phase d'essais en vol débutera probablement dans un peu plus d'un an. Elle étudiera les vibrations produites par des courants violents en haute altitude. La troisième phase explorera le domaine transonique de mach 0,93 et mach 1,2. Au total 4 500 heures.

On estime que dans la deuxième moitié de 1970 les compagnies qui ont pris des options sur « Concorde » pourront confirmer leurs achats après ces trois phases d'essais.

Les Anglais sont enthousiastes. Depuis lundi, lendemain du vol, leur ministère des Postes a mis en vente des timbres spéciaux pour commémorer ce vol inaugural.

DE NOS ENVOYÉS SPÉCIAUX : JEAN MEZERETTE  
CHARLES COURRIÈRE  
FRANÇOIS PAGES

## Mission accomplie

Le géant s'immobilise. Turcat descend. Ses coéquipiers Jacques Guignard, copilote, Mich





...tétif, mécanicien, Henri Perrier, ingénieur le rejoignent tandis qu'il reçoit l'accolade des présidents de Sud-Aviation et de la British Aircraft Corporation, Henri Ziegler et Sir George Edwards.



***Un heureux père de famille*** André Turcat vient de vivre ses minutes les plus exaltantes.