

Billets de l'Oncle John : le Concorde, à la grâce et aux performances demeurées inégalées

écrit par Oncle John | 19 octobre 2020



Concorde, le bel oiseau blanc.

Pendant des siècles, français et anglais se sont fait la guerre mais lorsqu'ils fument le calumet de la paix entre deux « matchs », ils se montrent capables de produire ensemble des objets fantastiques. Et Concorde est probablement l'exemple technologique le plus spectaculaire de la collaboration des temps de paix entre ces deux nations. Aujourd'hui encore, plus de 50 ans après son premier vol, la ligne, la grâce et les

performances du bel oiseau blanc restent inégalées. Aucun avion civil actuel n'atteint la modernité qui se dégage de l'aérodynamisme du dessin de Concorde, le TGV des airs.

Concorde s'avéra être une réalisation largement en avance sur son temps. Et tout ce qui est en avance sur son temps suscite réprobation, opposition et méfiance. Malheureusement, Concorde n'échappa pas à la règle comme nous pouvons le constater dans sa « biographie » :

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Concorde_\(avion\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Concorde_(avion))

Si Concorde est le fruit d'une remarquable collaboration industrielle, c'est aussi l'histoire de quelques hommes d'exception qui ont marqué son histoire, telle celle de deux personnalités attachantes qui vous seront présentées ci-après. Il y a tout d'abord le premier pilote qui s'est « envoyé en l'air » aux commandes de Concorde, André Turcat :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Andr%C3%A9_Turcat

Dans la vidéo qui suit, André Turcat nous raconte avec la simplicité, l'humilité et le calme qui caractérisait son tempérament le premier vol du Concorde :

Voici une deuxième personnalité méconnue reliée au destin du Concorde après avoir réalisé un exploit maritime largement ignoré, Christian Marty. En effet, Christian Marty est le premier homme à avoir réussi la traversée de l'Atlantique sur une planche de surf. Qui s'en rappelle encore? C'était en 1982. Christian Marty, pilote de ligne, avait une âme d'aventurier et ce sont les exploits des pionniers de l'aviation qui ont inspiré sa vocation, celle d'un homme qui cherche à taquiner les limites de l'audace. Si Jean Mermoz fut le premier pilote à avoir vaincu l'Atlantique Sud en avion, Christian Marty est le premier à l'avoir réussi sur une planche de surf. Voici la vidéo passionnante qui nous conte cette aventure originale sans précédents :

Mais Christian Marty fut aussi le commandant de bord du vol 4590 du Concorde Air France F-BTSC qui s'est écrasé à Gonesse le 25 juillet 2000 (Exactement 91 ans après le premier vol de Blériot au dessus de la Manche le 25 juillet 1909), son avion ayant été blessé à mort par une pièce perdue sur la piste par un avion précédent au décollage. Malgré tous leurs efforts pour tenter un atterrissage d'urgence au Bourget, Christian Marty et son copilote Jean Marcot n'ont rien pu faire pour éviter le drame qui s'est achevé en 1 minute 28 secondes. Les derniers mots de Christian Marty, vaincu par les défaillances de sa machine furent « trop tard, pas le temps ». Confirmant ainsi les mots prémonitoires de Jean Mermoz qui a connu une fin semblable : « pour le pilote, l'accident, c'est de mourir dans son lit ».

Le crash du Concorde :
https://fr.wikipedia.org/wiki/Accident_du_Concorde

Et en vidéo :

Jusqu'à cette tragédie malheureuse et imprévisible, le Concorde était l'avion civil le plus sûr au monde qui n'avait jusque là, connu aucun accident. Finalement, compte tenu de tous les obstacles politiques, industriels, environnementaux et financiers, le Concorde aura quand-même réalisé une carrière commerciale honorable de 27 années avant que ses nombreux rescapés rejoignent des musées. Et encore aujourd'hui, aucun avion civil n'égale la moitié de la vitesse de Concorde, exception faite de son concurrent direct et encore plus malchanceux que fut le supersonique soviétique Tupolev 144. Ce dernier, dont nous reconnaissons aussi les mérites n'eut qu'une carrière commerciale de quelques mois seulement. Carrière commerciale brisée prématurément par l'accident malheureux du Bourget au salon de l'aéronautique de 1973 :
https://fr.wikipedia.org/wiki/Tupolev_Tu-144

Ainsi, les deux supersoniques civils produits à ce jour ont vu leur carrière brisée sur le sol français presque au même

endroit ...

Les Concorde de l'Oncle John

En modélisme, le Concorde a été reproduit par de nombreux fabricants qu'il serait difficile de mentionner ici. Comme vous savez, l'Oncle John apprécie particulièrement pouvoir faire coïncider le modélisme avec l'histoire des sujets représentés. Ainsi, lors de sa conception et ses premiers vols, trois fabricants de jouets ont immédiatement reproduit le Concorde. Il s'agit dans l'ordre chronologique du français Heller, de l'anglais Airfix et du français Joustra. Heller a sorti une maquette du Concorde à l'échelle du 1/100ème trois ans avant le premier vol de l'avion réel. Tandis qu'Airfix et Joustra ont sorti le leur simultanément en 1969. Ces trois maquettes étaient réalisées sur le prototype du Concorde qui avait une queue courte, tandis que les Concorde entrés réellement en service commercial avaient une queue longue.

L'Oncle John se rappelle avoir construit son premier Concorde précisément en 1969 à l'âge de 12 ans. Il s'agissait du modèle Airfix à l'échelle du 1/144ème, le seul disponible en Belgique (patrie de l'Oncle John) à cette époque là. Et il faut dire qu'Airfix avait bien réussi son coup. En effet, encore aujourd'hui, cette maquette apparaît fort bien rendue et très finement réalisée. Elle était dépourvue des rivets disgracieux qui affublaient la plupart des maquettes d'avions de cette époque. Et les pièces, finement réalisées, s'assemblaient avec une grande précision. Mais l'Oncle John, encore fort jeune, se rappelle avoir plus ou moins raté son montage qui s'avérait difficile pour un gosse de 12 ans. Son premier Concorde n'a donc pas survécu longtemps à ses jeux d'enfant mais il a retrouvé, bien des années plus tard, une boîte de cette maquette qu'il conserve jalousement en vue de « se venger » de son premier montage approximatif.

Joustra a choisi un mélange de métal et de plastique pour représenter son Concorde. Celui-ci avait la vocation d'un jouet. Il était affublé d'un moteur disgracieux situé au milieu du train d'atterrissage principal qui, alimenté par des piles logées sous son fuselage, ou dans un boîtier relié à celui-ci, lui permettait de se mouvoir au sol par ses propres moyens. Ces pièces sont aujourd'hui particulièrement convoitées par les collectionneurs et leur prix soutenu. L'Oncle John est parvenu à retrouver deux épaves en état moyen de Concorde produits par Joustra qu'il a volontairement débarrassés de leur moteur disgracieux qui avaient définitivement rendu l'âme. A part ça, Joustra avait aussi représenté son Concorde de façon fidèle à l'original et, débarrassés de leur moteur jouet, ils ont fière allure dans leur nouvelle formule de « jouets retraités statiques ».

Enfin, par la suite et jusqu'à aujourd'hui, le Concorde a été décliné dans ses dernières versions par divers fabricant de miniatures soit en métal, soit en plastique et généralement à des échelles bien plus modestes que celles des modèles évoqués ci-dessus qui eux, ont été produits durant l'existence réelle de ce zinc fabuleux.

Sur les images qui suivent, l'Oncle John vous présente sa collection de Concorde qui comprend deux modèles Joustra en livrée prototype et Air France. Une vieille boîte de la maquette Airfix encore à construire et, au milieu, le Concorde Air France immatriculé F-BTSD. Ce dernier, ainsi que le prototype Joustra peuvent s'admirer en vrai au musée du Bourget à Paris.



