

Concorde

Naissance d'un mythe



29 novembre 1962 : signature du traité de collaboration pour la construction d'un avion de transport de passager supersonique par Geoffroy de Courcel (ambassadeur de France) et Julian Amery (Minister of Aviation of Great Britain).

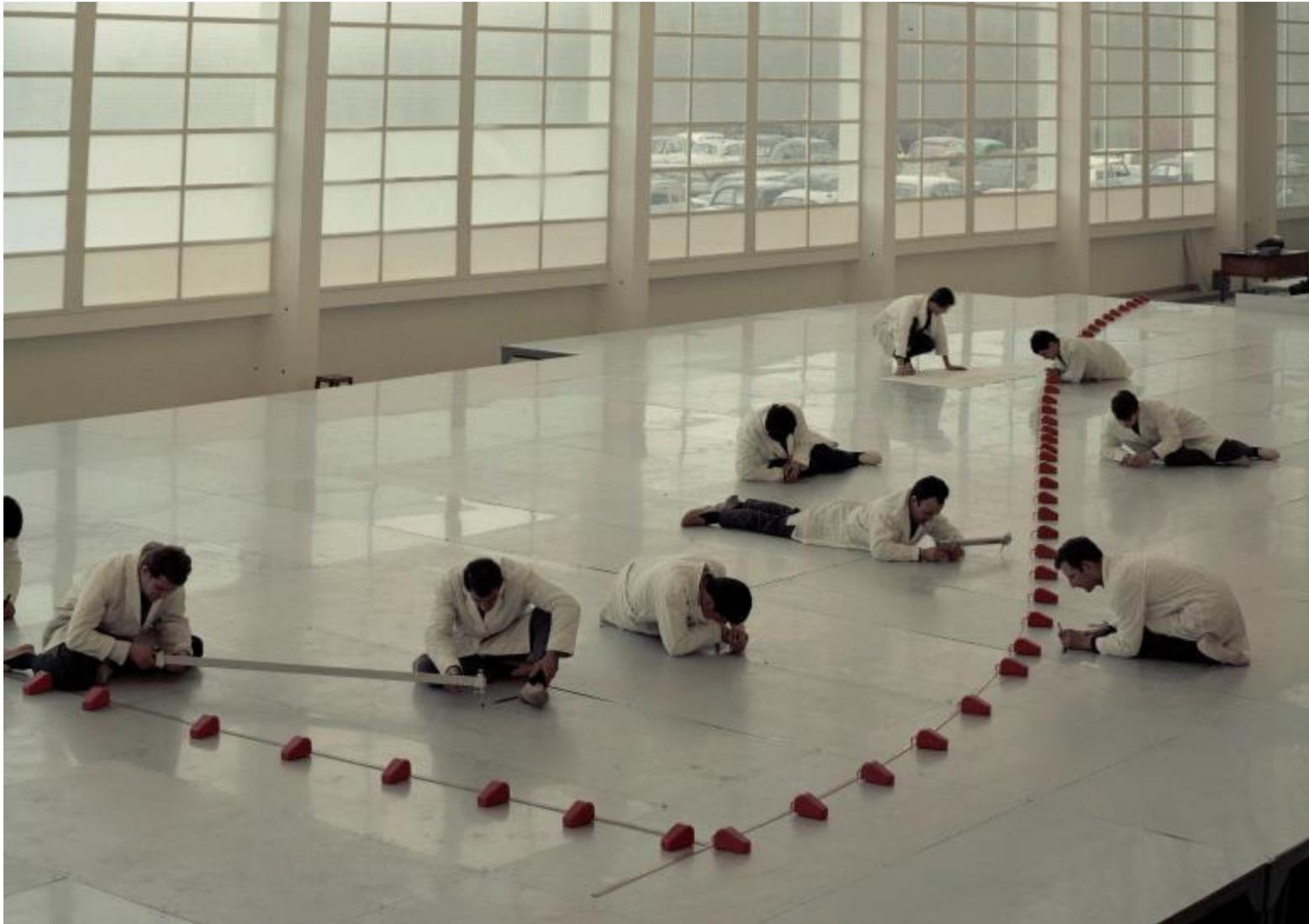


Les bureaux d'études de Sud Aviation en 1962

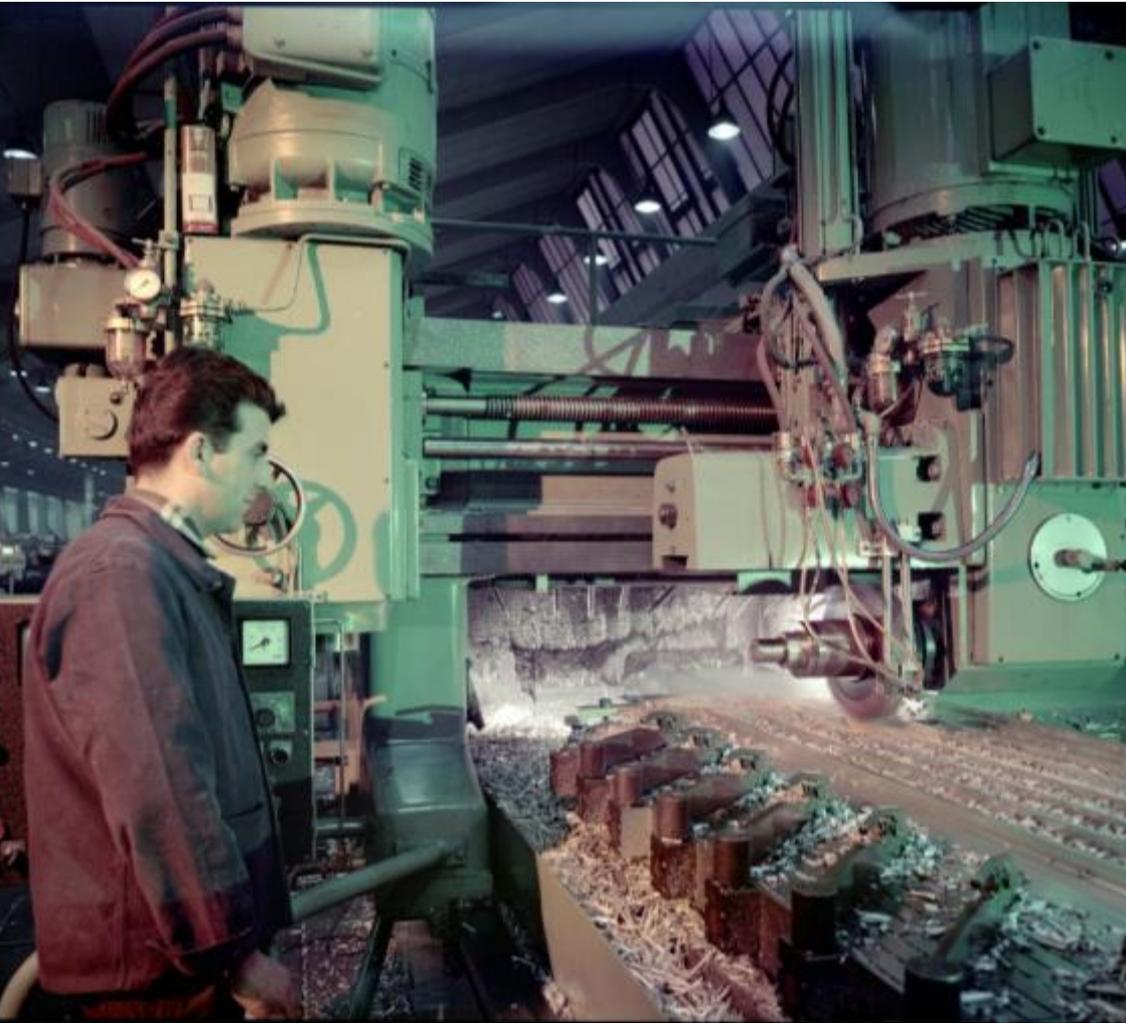


08/03/1962

**Une grande partie du travail était effectué à la main.
Ici, le tracé du profil de l'aile delta dans les ateliers de traçage de Sud Aviation**



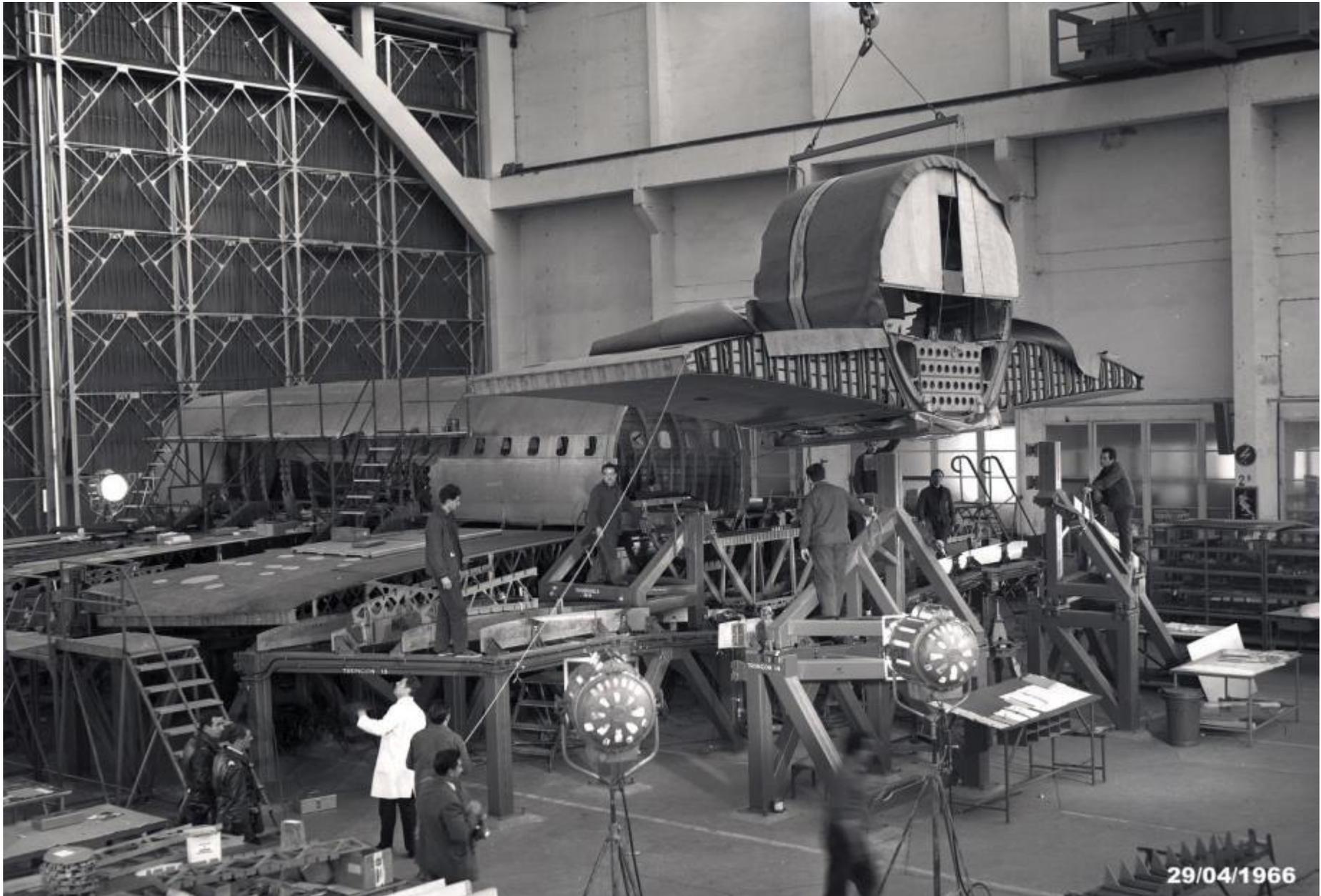
**Le programme Concorde fit naître de nombreuses innovations industrielles :
l'utilisation extensive des premières machines-outils à commandes numériques**



Une maquette en bois réalisée à l'échelle 1/1 afin de vérifier l'installation des câblages et systèmes



1966 : début de l'assemblage du premier prototype à l'usine de Blagnac



1966 : début de l'assemblage du premier prototype à Blagnac



25/06/1966

1966 : réception du fuselage avant en provenance de Grande-Bretagne



1966 : réception du cockpit en provenance de Grande-Bretagne



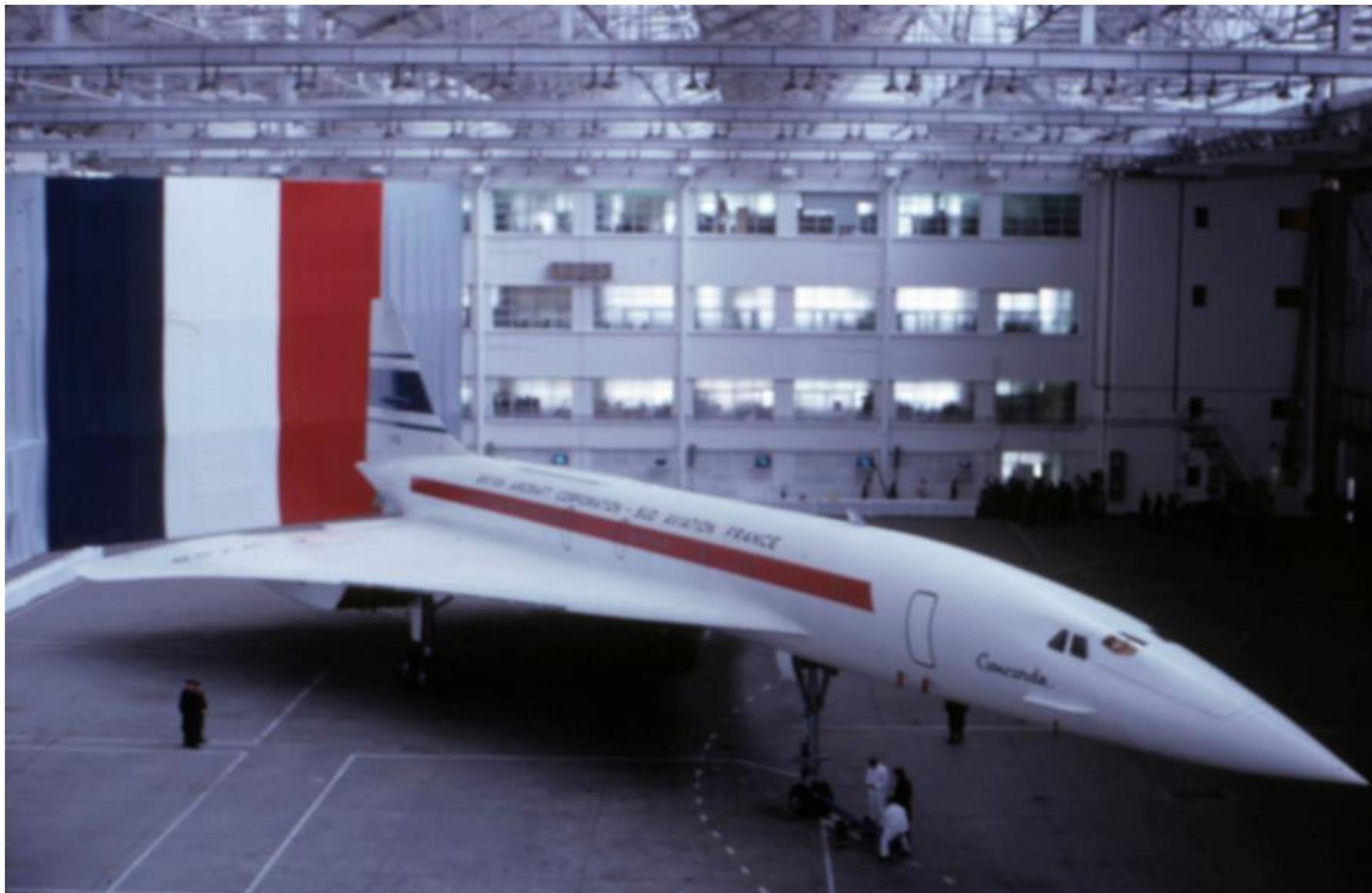
1967 : essai de pressurisation



1967 : Présentation publique du premier prototype Concorde 001 F-WTSS



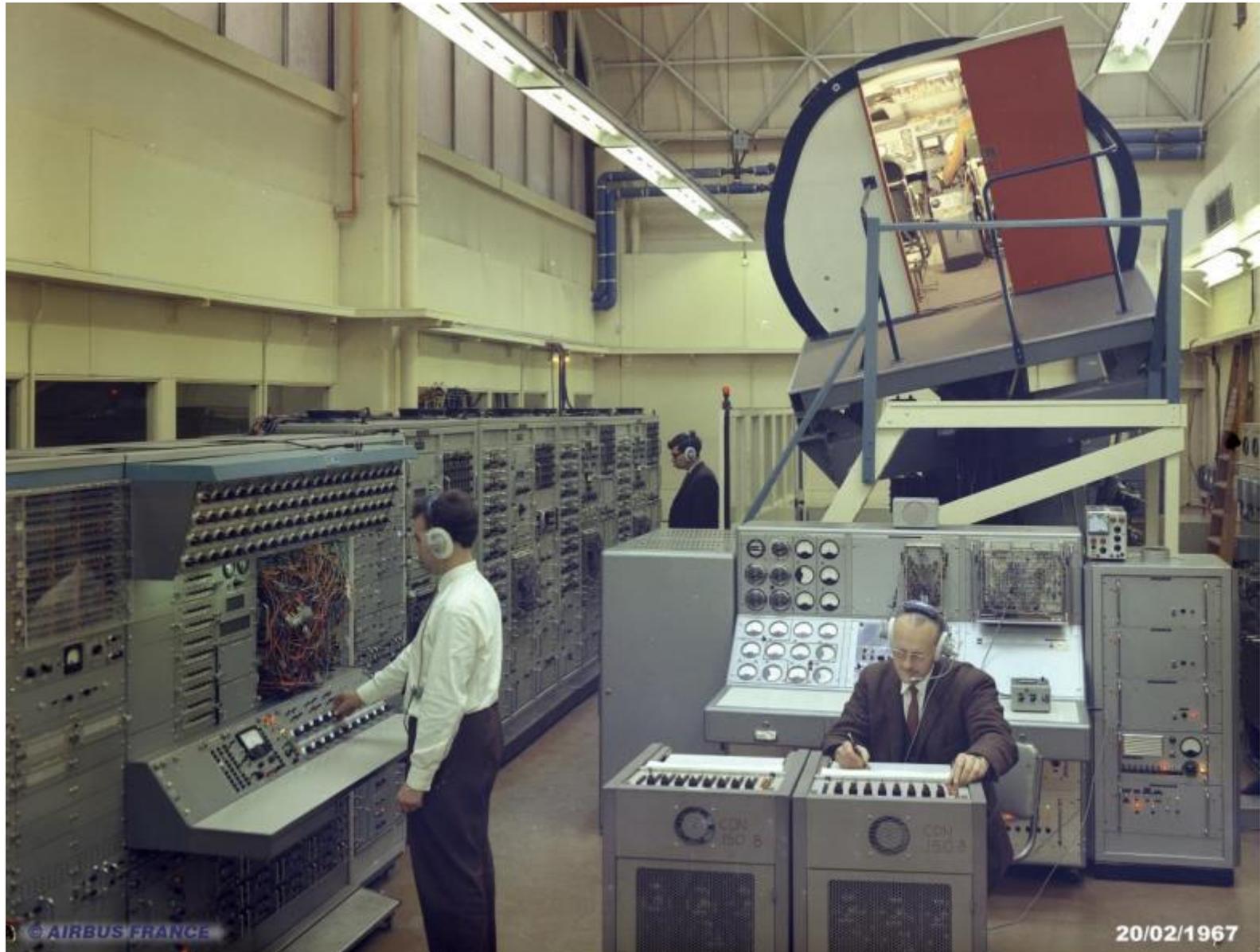
1967 : Présentation publique du premier prototype Concorde 001 F-WTSS



1967 : Présentation publique du premier prototype Concorde 001 F-WTSS

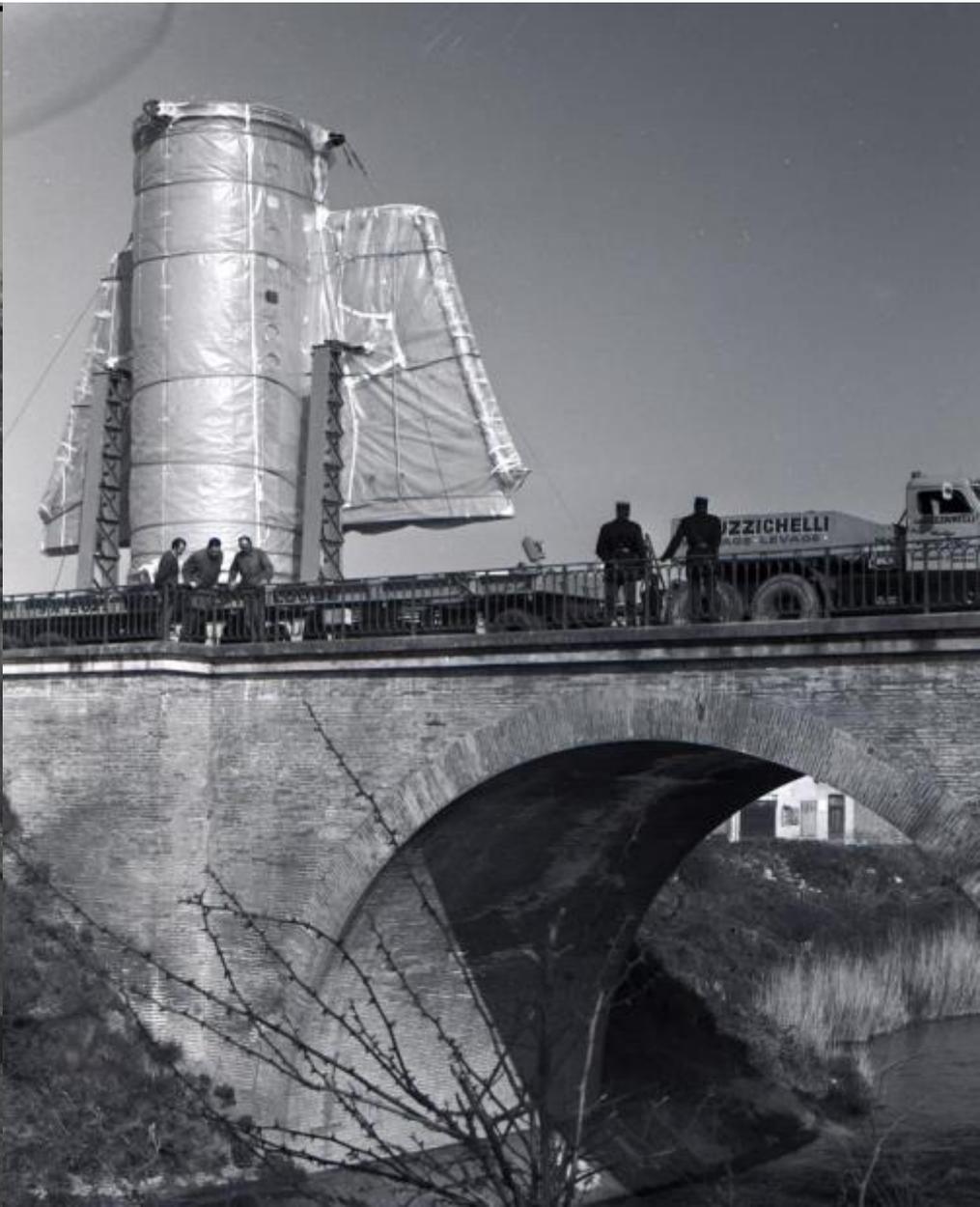


1967 : Le programme Concorde est l'un des premiers à bénéficier d'un simulateur de vol



1967 : Transport de la cellule pour les essais de structure de l'usine au Centre d'Essais Aéronautiques de Toulouse (CEAT)

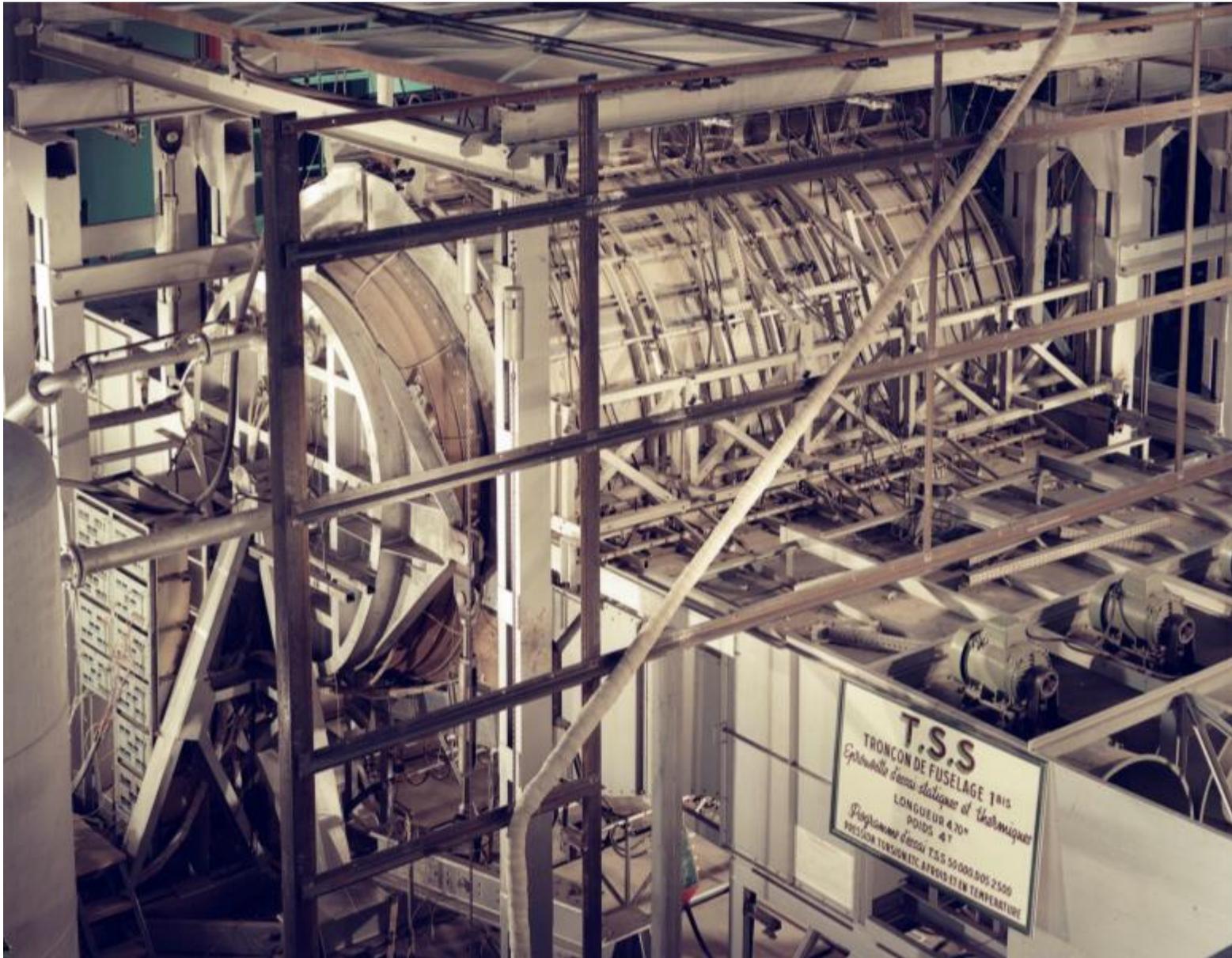
de T



1967 : Transport de la cellule pour les essais de structure de l'usine au Centre d'Essais Aéronautiques de Toulouse



**C'est au Centre d'Essais Aéronautiques de Toulouse (CEAT)
que seront réalisés les essais statiques**



André Turcat présente l'équipement des pilotes

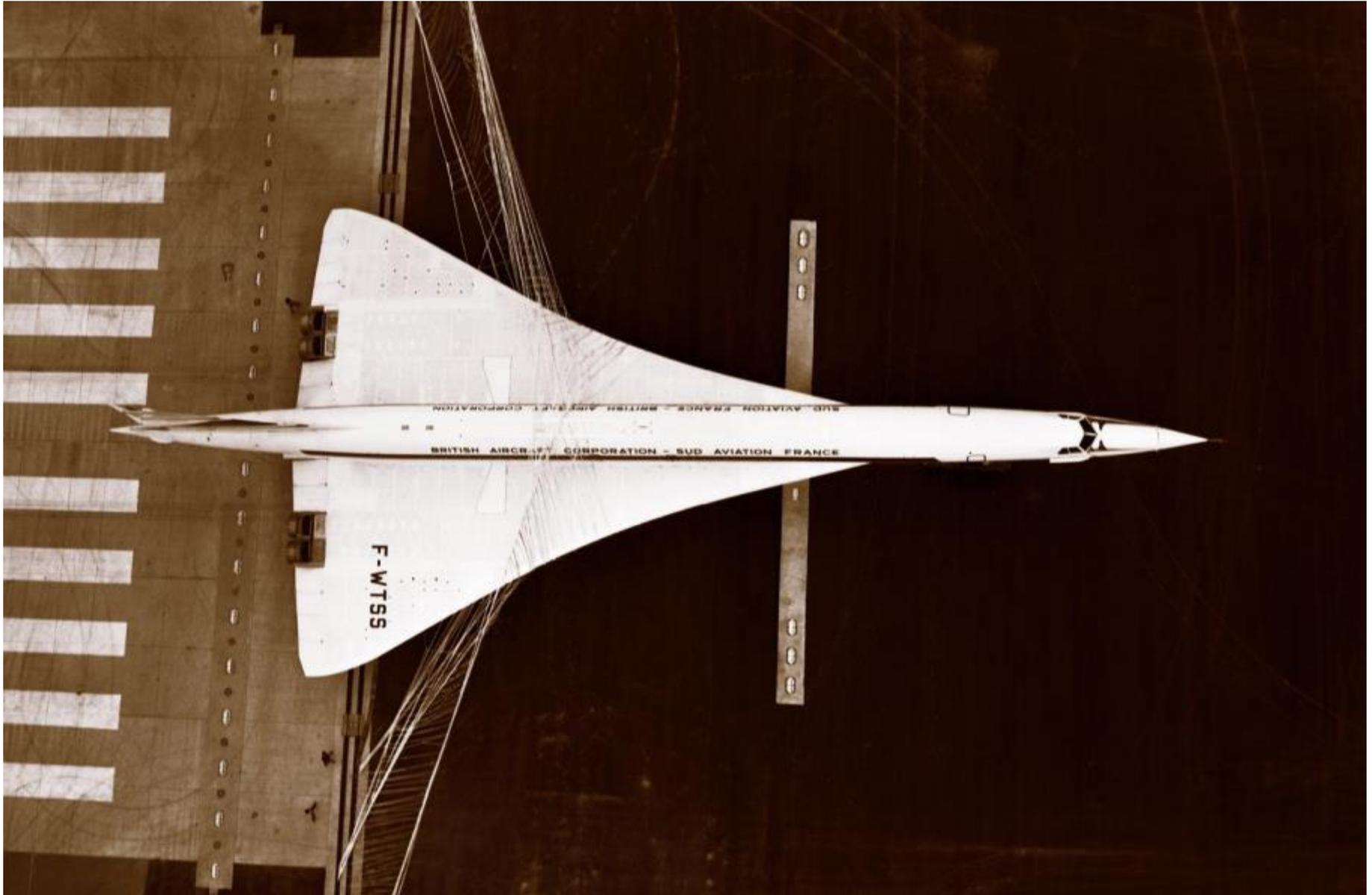


1968 : Essai au point fixe avec des réacteurs dits « bons de vol »



1968-1969 :

Essais de roulage à haute vitesse. Concorde dans le filet d'arrêt



1968-1969 :

Essais de roulage à haute vitesse. Concorde dans le filet d'arrêt



1968-1969 :

Essais de roulage à haute vitesse. Concorde dans le filet d'arrêt



Préparation au vol : André Turcat aux commandes



Préparation au vol : Henri PERRIER au poste d'ingénieur navigant



L'équipage du premier vol : le pilote Jacques GUIGNARD, aux commandes André TURCAT, l'ingénieur Henri PERRIER et le mécanicien Michel RETIF



2 mars 1969 : premier vol d'essai



Décollage !



29 minutes plus tard Concorde 001 se pose sans encombre à Blagnac



Conférence de presse de l'équipage après le premier vol



André Turcat : "Vous voyez que la machine vole, et je peux ajouter qu'elle vole bien ! [...] Ce premier essai [...] n'est pas un achèvement mais le départ d'un nouveau travail [...]. Il faudra des mois et des années avant de pouvoir annoncer que des passagers peuvent prendre place à bord."

Après la réussite du premier vol, la production est lancée : deux avions de pré-séries, trois appareils de séries et deux cellules pour les essais statiques et de fatigue.



Le 1^{er} octobre 1969, Concorde franchit Mach 1 avec Jean Pinet aux commandes



L'équipage victorieux du mur du son après le vol.

De gauche à droite :

- H. Perrier
- J. Pinet
- A. Turcat
- M. Rétif



**Le 4 novembre 1970, Concorde passe Mach 2
qui sera sa vitesse de croisière en service**



Dans le hall de peinture Concorde se pare aux couleurs des deux compagnies aériennes Air France et British Airways



**Les deux exploiteront Concorde jusqu'en 2003.
L'avion Air France n°9, présenté devant le musée rejoindra définitivement sa
terre natale le 27 juin.**

