

## Nouvelles de l'avion supersonique européen.

Il y a plus d'un an, les gouvernements français et britannique signaient un accord portant sur l'étude, la mise au point et la fabrication en commun de l'avion de transport supersonique "Concorde".

Depuis lors, Sud-Aviation et la British Aircraft Corporation ont rapidement progressé dans leurs travaux et le projet d'ensemble peut-être considéré comme terminé. Les études de détails sont en cours.

La préparation du plan de fabrication et de l'outillage a déjà commencé et le contrôle et les essais des bâtis de montage sont en cours. Les essais de résistance à l'échauffement des alliages d'aluminium dans les conditions correspondant au vol supersonique se poursuivent depuis quelque temps et deux installations complètes destinées aux essais statiques et aux essais de fatigue d'éléments complets de la structure ont été construites, l'une au Royal Aircraft Establishment de Farnborough, l'autre à l'usine de Sud-Aviation de Toulouse. Deux simulateurs de vol vont très bientôt entrer en service, le premier au centre de recherches de Sud-Aviation à Courbevoie, le second à l'usine de la BAC à Filton.

+++++

### La maquette du Concorde.

La maquette du fuselage du "Concorde" fabriquée à Filton, est utilisée pour étudier la configuration optimale de la cabine et du poste de pilotage. Une seconde maquette est utilisée pour l'étude des équipements de servitude au sol.

**Le poste de pilotage** : on voit sur le tableau de bord l'indicateur à présentation cartographique. On distingue à travers le pare-brise l'image de la piste telle qu'elle se présentera au pilote au cours de l'approche, à 500 mètres d'altitude.

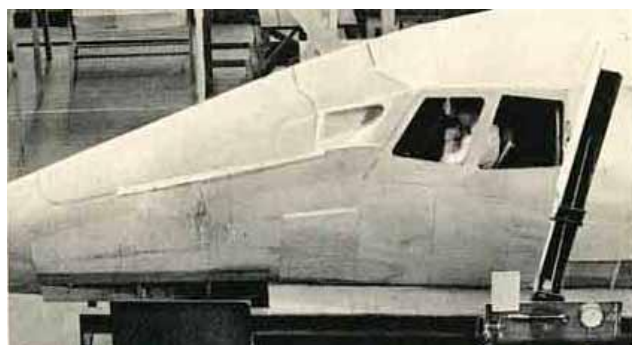


La cabine avant aménagée pour douze passagers de première classe.



La partie avant de la maquette du fuselage peut être soulevée au moyen de vérins hydrauliques pour simuler l'attitude de l'appareil au cours de l'approche. Pour améliorer la visibilité à l'atterrissage il sera possible d'incliner le nez du fuselage vers le bas comme sur le **Fairey Delta 2**.

La **maquette du poste de pilotage** peut être utilisée pour montrer le fonctionnement de la visière escamotable. Cette visière est sortie pendant le vol supersonique pour réduire la traînée. Elle est abaissée pendant le vol subsonique pour dégager le pare-brise. Normalement la visière est manœuvrée hydrauliquement mais une commande manuelle de secours a été prévue. En cas de nécessité le pilote peut atterrir avec la visière sortie.



Entre-temps, le T-221 un avion expérimental dérivé du Delta 2 et muni d'une voilure à flèche évolutive, est sorti de l'atelier de montage ; il servira à l'étude des caractéristiques aérodynamiques de l'aile du "Concorde". Le premier vol du T-221 est prévu pour le début de l'année prochaine

La British Aircraft Corporation à l'intention d'utiliser l'avion expérimental T-221 (actuellement soumis à des essais de circuits) pour étudier les caractéristiques de l'aile à flèche évolutive du "Concorde" dans tout le domaine de vol.



Sur cette photographie du T-221 on voit que le bord d'attaque de l'aile se prolonge pratiquement jusqu'à la pointe avant du fuselage. On distingue l'une des entrées d'air du réacteur Rolls-Royce Avon RA 28 et le bulbe situé à l'emplanture de l'aile.



Aucun autre détail sur le Concorde n'a été rendu public à ce jour.