

Chronique aérospatiale

Le 25 février 1959, le pilote d'essai André Turcat bat le record international de vitesse sur 100 kilomètres en circuit fermé à bord d'un *Griffon II*

Le Nord 1500 *Griffon II* est un prototype de chasseur supersonique développé par l'entreprise publique Nord-Aviation à la suite d'un appel d'offres passé par l'armée de l'air dans l'optique d'atteindre Mach 2 à l'horizon 1960. L'avion est propulsé par un combiné turbo-statoréacteur.

Le *Griffon* et sa technique de propulsion particulière

L'histoire des *Griffon* est intimement liée à celle de la technique de propulsion statoréacteur. Imaginé par l'ingénieur René Lorin au début du xx^e siècle, ce dispositif propulsif reproduit le cycle thermodynamique à l'intérieur d'un simple tube. Appelé « tuyère thermopropulsive » par René Leduc, qui l'a mis en place sur ses appareils, il a l'avantage d'être adapté aux grandes vitesses. Néanmoins, il ne permet pas de faire décoller un avion : un turboréacteur doit lui être adjoint afin de délivrer une poussée suffisante. Reprenant le moteur mixte posé sur les avions Leduc, Nord-Aviation dote le *Griffon* d'un système turbo-statoréacteur, mais aussi d'un fuselage plus aérodynamique. Le premier vol du *Griffon II* a lieu le 23 janvier 1957 avec à son bord le pilote Michel Chalard, qui survole la région d'Istres.

André Turcat bat un record mondial à bord du *Griffon II*

L'un des plus célèbres pilotes d'essai sur *Griffon II* reste André Turcat, chef-pilote pour Nord-Aviation. Cet homme d'élite s'est consacré à l'aéronautique, et principalement aux vols d'essai. Un métier particulièrement dangereux car les avions, de plus en plus modernes et sophistiqués, rencontrent des problèmes liés aux nouvelles techniques, notamment au niveau électrique. À bord du *Griffon II*, les pilotes d'essai tentent d'établir un record mondial sur une distance de 100 kilomètres en circuit fermé. Pour les vols d'essai, Armand Jacquet et André Turcat réalisent le circuit à tour de rôle. « Miss Voise », la seule femme de l'équipe, est chargée d'effectuer les calculs de trajectoire ainsi que ceux de la vitesse nécessaire à l'entrée du circuit pour négocier au mieux les virages.

Le 25 février 1959, devant les presses française et allemande, les deux pilotes alternent les tentatives de record. Quelques jours plus tard, les résultats sont annoncés officiellement : c'est André Turcat qui a battu avec la meilleure moyenne, soit 1 643 kilomètres/heure, le record international de vitesse sur 100 kilomètres en circuit fermé. Ce 97^e vol du *Griffon II* n'a pas duré plus de 3 minutes. Pour cet exploit, le *Harmon Trophy*, qui récompense les meilleurs aviateurs, lui est remis par le vice-président des États-Unis, Richard Nixon.

Le 5 octobre, toujours à bord du *Griffon II*, André Turcat atteint les 2,19 Mach et obtient le record de vitesse européen. Quant au projet du *Super-Griffon* hypersonique, il doit être abandonné à la suite de l'arrêt des financements américains. D'autres avions prennent le relais comme le *Mirage III*. À titre exceptionnel, Turcat obtient un second *Harmon Trophy* en 1972 des mains de Richard Nixon, devenu Président, pour ses vols d'essai sur le Concorde.

Adjutant Fanny Boyer, rédactrice au CERPA

Centre Études Réserves et Partenariats de l'Armée de l'air – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com



ISSN 2552-0245