

# PARTAGE de LECTURE

Comme faire de l'avion, lire est une autre manière de s'évader !



## Le dernier vol du 747-200B F-GLNA

*Cher lecteur/lectrice, deux histoires dans ce récit avec cette introduction pour présenter monsieur BOEING que nous connaissons pour avoir voyagé dans ses avions sur des sièges un peu serrés ou en places VIP.*

*Certains de nos instructeurs, amis de l'aéroclub et pilotes membres, ont piloté, pilotent encore sur des avions de ce monsieur ou voyagent sur cette compagnie évoquée plus bas. Bon voyage !*

Monsieur William Edward BOEING s'appelait BÖING. Il est né à Détroit en 1881, d'un père (Wilhelm) immigré d'Allemagne et d'une mère, (Marie), originaire de Vienne. Wilhelm Böing (le papa) a émigré aux États-Unis en 1868 et a d'abord travaillé comme ouvrier.

Son déménagement aux États-Unis n'a pas plu à son père et il n'a reçu aucun soutien financier.

Plus tard, il fera fortune grâce aux terres forestières de North Woods et aux droits miniers de minerai de fer sur la chaîne Mesabi du Minnesota, au nord du lac Supérieur.

En 1890, alors que William avait huit ans, le papa meurt "d'une mauvaise grippe" et sa mère Marie déménage rapidement en Europe.



Elle a inscrit William Jr. et sa sœur dans des écoles en Suisse. Il a fréquenté l'école dans ce pays et est retourné aux États-Unis pour une année préparatoire à l'école St. Paul près de Boston.

La mère de William Boeing s'est remariée en 1898 et a déménagé en Virginie.

William anglicise son nom en 1900 pour fréquenter l'université de Yale à New Haven dans le Connecticut.

### **BÖING devient BOEING.**

Il abandonne ses études en 1903 pour se lancer dans le commerce du bois. Il achète de vastes terres à bois. Il réussira dans l'entreprise en partie en expédiant du bois vers la côte Est via le nouveau canal de Panama, générant des fonds qu'il appliquera plus tard dans ses futures nouvelles entreprises.

Alors qu'il était président de Greenwood Timber Company, William BOEING, qui avait expérimenté la conception de bateaux, se rend à Seattle à l'exposition Alaska-Yukon-Pacifique en 1909.

**Et là, pour la première fois, il voit une machine volante habitée. Il a 28 ans !**

Sa fascination pour la conception de bateaux se transforme rapidement en une passion qui va définir sa vie et en fin de compte, *changer le monde !*

Il apprend à piloter et achète un hydravion Martin connu sous le nom de "Cage à Oiseaux volante" en raison du nombre de câbles qui maintiennent l'ensemble.

Cet avion est assemblé dans l'état de Washington mais il sera très vite détruit par l'un de ses pilotes.

Quand il constate qu'il faudra des mois pour faire venir les éléments pour le réparer, William BOEING déclare à son ami le commandant George Conrad Westervelt de la marine américaine, **qu'il pourrait en construire un lui-même... et mieux !** (Ce sera sa devise !)

Résultat : naissance de l'hydravion B&W (Boeing & Westervelt), construit par leur toute jeune entreprise, la Pacific Aero Products Co, constituée en juillet 1916.



440px-Boeing\_B&W

Les États-Unis entrent dans la Première Guerre Mondiale et la marine américaine commande 50 hydravions B&W, (nommé Boeing Model 1) à la compagnie qui a changé de nom pour s'appeler Boeing Airplane Co.

Après la guerre, un surplus d'avions militaires inonde le marché de l'occasion, entraînant beaucoup de faillites. Boeing Airplane Co se met à la fabrication de meubles ainsi que de bateaux à fond plat appelés "Sea Sleds".

L'objectif principal reste toutefois les avions et BOEING construit dans les années 1920 un certain nombre de chasseurs, connus sous le nom de chasseurs de poursuite, d'où le préfixe P, tels que PW-9 et le P-12.

C'est en 1925 qu'on voit le premier vol du Boeing Model 40, un avion pour le transport du courrier pouvant accueillir quatre passagers.



Boeing Model 40A

En 1929, William BOEING s'associe à Frederick Rentschler de Pratt & Whitney pour former United Aircraft and Transport Corporation.

Le nouveau groupement était une société verticalement intégrée ayant des intérêts dans tous les aspects de l'aviation, avec l'intention de desservir tous les marchés de l'aviation.

En peu de temps, il a acheté une foule de petites compagnies aériennes, les fusionnant avec la compagnie aérienne pionnière de Boeing sous une société holding, United Air Lines

En 1934, le gouvernement des États-Unis accuse William BOEING de pratiques monopolistiques. La même année, l'Air Mail Act oblige les compagnies aériennes à séparer les opérations aériennes du développement et de la fabrication. William BOEING s'est séparé de la propriété lorsque sa société holding, United Aircraft and Transport Corporation, s'est scindée en trois entités distinctes :

- United Aircraft Corporation, détenant l'ancienne fabrication de l'est des États-Unis (plus tard United Technologies Corporation )

- Boeing Airplane Company, avec une fabrication dans l'ouest des États-Unis, qui est devenue plus tard The Boeing Company

- United Air Lines pour les opérations aériennes.

Boeing Airplane Company, bien qu'un fabricant majeur dans une industrie fragmentée, n'a connu le succès qu'au début de la Seconde Guerre mondiale.

### L'Amérique de l'époque de "Tintin au Congo" !

(Ouvrage publié en 1931) :

Préoccupé par la possibilité de batailles de la Seconde Guerre mondiale dans le nord-ouest du Pacifique, William BOEING et sa femme Bertha achètent une ferme de 260 ha dans la campagne à l'est de Seattle. Ils vont y construire de grands domaines.

C'est l'Amérique de la ségrégation.

La famille BOEING a placé des clauses restrictives raciales sur leurs terres pour imposer cette infâme ségrégation, interdisant aux propriétés d'être "vendues, véhiculées ou louées en tout ou en partie à toute personne qui n'est pas de race blanche ou caucasienne".

Les non-blancs ne pouvaient occuper une propriété sur le terrain que s'ils étaient employés comme domestiques « par une personne de race blanche ou caucasienne ».

Puis le temps s'est écoulé et pendant que ses avions volaient, William BOEING passera le reste de sa vie dans la promotion immobilière et l'élevage de chevaux pur-sang.

Il s'envole dans l'autre monde le 28 septembre 1956 à l'âge de 74 ans, trois jours avant son 75<sup>ème</sup> anniversaire.

Crise cardiaque à bord de son yacht *Taconite*.

Ses cendres ont été dispersées au large de la côte de la Colombie-Britannique où il a passé une grande partie de son temps à naviguer.

### Cette longue introduction aussi et surtout pour présenter le BOEING 747 !

Le gigantesque jumbo blanc N747-0 orné d'une bande rouge et des logos des 26 compagnies premières clientes, sort du hangar le 30 septembre 1968.



Joseph SUTTER est considéré comme «le père» du Boeing 747.

Le pilote d'essai est Jack Waddell. Il fera les essais de roulage au sol fin 1968.

Il a deux préoccupations :

- Il craint pour la puissance des réacteurs, que ceux-ci soient victimes de décrochages au niveau du compresseur et perdent de la puissance en montée... *je passe les détails ...*

- L'autre préoccupation est l'atterrissage avec un cockpit placé si haut au-dessus du sol.

Alors les ingénieurs de Boeing construisent une maquette du poste de pilotage montée à 8,84m sur une plateforme, celle-ci est remorquée par un camion autour de l'aérodrome pour familiariser Waddell à ce qu'il voit du cockpit.



Le 9 février 1969, c'est le grand jour pour le 1<sup>er</sup> vol et il s'entendra dire « Jack, j'espère que vous comprenez que l'avenir de l'entreprise voyage avec vous ce matin. »

Un chasseur F-86 Sabre décolle pour accompagner ce vol.

(Photo en haut de page)

Les freins du N747-0 sont lâchés et après avoir roulé 1371 mètres, le nez décolle du sol, et une seconde plus tard, le jumbo-jet prend son envol.

L'équipage ne rencontrera aucune difficulté si ce n'est un problème de volets à 35° qui font vibrer l'avion.

Six jours plus tard, le deuxième vol s'effectuera sans problème et l'avion pourra continuer sa phase préparatoire de tests avant sa mise sur le marché !

### Nous voici maintenant le 19 décembre 1992.

Le 747-200B F-GLNA fait sa mise en place pour un vol de Paris-Orly à Papeete-Faaa avec escale à Los Angeles.

C'est le vol inaugural d'une nouvelle ligne de CORSAIR !



Huit heures 22 minutes de vol (de Los Angeles) avec à bord le président de CORSAIR : Jacques MAILLOT.



OUI, Jacques MAILLOT, un homme charismatique, un militant, un pionnier, une « grande gueule » aussi avec qui tout commence au milieu des années 1960 par la création d'une petite association « Nouvelles Frontières » qui deviendra, au milieu des années 1990, le premier tour-opérateur français.

Pendant 30 ans, Jacques MAILLOT fera entendre sa voix. Il bataillera pour démocratiser le droit au voyage et obtenir la libéralisation du ciel.

**ENFIN, pour terminer ce récit,  
nous voici dix ans plus tard, le 23 avril 2002,  
à bord de ce même 747-200B F-GLNA.**

Nous sommes à Fort-de-France.

Embarquement des passagers pour regagner Paris/Orly. L'avion est complet, environ 550 places occupées avec neuf tonnes de fret.

Le commandant est à son poste assisté d'un OPL (Officier Pilote de Ligne) et d'un OMN (Officier Mécanicien Navigant).

Il est un peu ému car ce vol CRL 925 sera pour lui un moment très particulier dans sa vie de pilote, grand amoureux des avions.

Sur son carnet de vol, (*qui totalise environ 18000 heures*) ce vol sera gravé en raison de l'affection qu'il a pour cette machine qu'il vient de poser sur cette terre de Martinique après une escale sur l'île de Saint-Martin, venant de Paris il y a trois jours.

Pendant l'embarquement, un homme se présente à lui. Il est inspecteur de la DGAC (*Direction Générale de l'Aviation Civile*). Il vient contrôler l'avion, l'exploitation technique ainsi que la partie PNC. (Personnel Navigant Commercial.) Ces PNC que le commandant a bien connu à ses débuts quand il était avec eux et comme eux, ce qu'il se plait à dire : « *quand j'étais Hôtesse de l'air* » !

« *Bienvenu monsieur l'inspecteur, nous sommes à votre disposition, mais nous avons un horaire à respecter et je dois vous préciser qu'il est grand temps de faire votre contrôle car cet avion sera ferrailé à l'issue de ce vol !* »

**OUI, le vol de ce 747-200B F-GLNA  
sont ses dernières heures de liberté.  
Le grand oiseau est condamné.**

Alors le commandant va vivre ses dernières heures au plus près de lui. Il va lui rendre honneur tout d'abord au roulage, puis aligné, mise en puissance des quatre moteurs pour lancer la masse des 330 tonnes sur la piste de l'aéroport Aimé Césaire de Fort de France.



Prise de vitesse, décollage en rasant les curieux qui se tiennent en bout de piste, toujours présents pour admirer le monstre qui passe à quelques mètres au-dessus d'eux dans un tonnerre impressionnant.

Léger virage, les passagers côté aile basse admirent les lumières encore quelques instants de cette Martinique qui va s'éloigner très vite dans la nuit.

Le commandant déroge à l'habitude de programmer le Pilote Automatique qui sait tout gérer tout seul et accompagne sa machine en la tenant « bien en mains » jusqu'à 28000 pieds, (niveau 280). Puis le PA fait son œuvre pour atteindre l'altitude de croisière au FL 360, altitude de croisière autorisée pour survoler l'Atlantique.

Derrière et en bas, cabine passagers, le dîner s'est bien passé. Les enfants qui pleurent d'un côté font écho à ceux qui pleurent de l'autre, accompagnent les voyageurs aux chemises colorées qui essaient de trouver le film qu'ils n'ont pas vu, d'écouter la musique qui fait oublier et ceux qui tentent de dormir après quelques verres d'un rhum martiniquais acheté au Duty Free avant le décollage.



Au premier étage le commandant et ses deux officiers surveillent la machine qui tourne comme un coucou Suisse !

**Puis, quelques heures plus  
tard, dans les écouteurs :**  
« *Brest contrôle Corsair 925,  
descendez au FL 280* ».

Aux ordres de Brest Contrôle, le commandant a patienté quelques instants puis en tapotant sur le manche de l'avion, lui a murmuré : « *Toi, mon p'tit pote, t'es pas près de remonter à cette altitude.* »

Le commandant a programmé la descente et au FL280, à repris l'avion en main pour finaliser les honneurs envers cette merveilleuse machine.

Au sortir de la couche, le co-pilote lui a signalé « terre en vue » et le commandant a suivi la procédure, l'approche, check-list puis atterrissage parfait sur la piste d'Orly.



Atterrissage du F-GNLA à Orly le 24 avril 2002 après 7h55 de vol

... et F-GNLA roule maintenant vers son aire attribuée pour débarquer ses passagers.

Ceux-là ne savent pas ce qui s'échange dans le cockpit entre le commandant qui va quitter son siège et la machine qui va commencer une nouvelle vie.

Les passagers ne constatent que l'évidente différence de température qui prouve qu'ils sont bien arrivés.



L'OMN a fait signer au commandant le CRM, (Compte Rendu Mécanique) sur lequel n'apparaît aucune remarque. Le commandant a signé le document en ajoutant "SNIF" à côté de sa signature.

Sur la plaque devant la manette de gaz, il a écrit les trois noms de l'équipage technique ainsi que la date et le numéro du vol.



L'équipage au complet à Orly à l'issue de ce dernier vol du F-GNLA.

Puis descente de l'avion où là encore, le commandant a écrit les trois noms et le numéro du vol sur la trappe gauche du train avant.

Cet avion sera confié au GIGN (Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale) pour entraînement, assaut, ouverture des portes avec des explosifs, et pare-brise démonté pour expérimentations balistiques.

Le commandant vient de boucler une boucle personnelle car c'est sur ce même avion qu'il avait effectué son premier vol en courrier 747 (instruction en ligne OPL) le 13 novembre 1995 sur le vol Orly-Djibouti-Réunion.

Très discret, ce commandant se voit toutefois contraint d'être le personnage central de ce dernier vol du F-GNLA qu'il m'autorise à publier après mes nombreuses demandes pour raconter ce récit d'une tranche de sa vie.

Aujourd'hui retraité, le commandant **Gilles CARTER**

continue de voler avec cette passion qui le possède, pilote des machines très anciennes qu'il fait revivre avec la passion intacte d'un « *Vrai et Grand Moustachu* » !

Certainement vous allez le croiser à l'aéroclub, et si vous lui dites « *bonjour commandant* », il va vous répondre : « *arrête de déconner, on est tous commandant !* »



Pour le Fun : lâché sur hélicoptère en avril 2023 !



Sources :

extraits du livre

“**CORSAIR – 32 ans de service avec le JUMBO**“, écrit par Gay Van Herbruggen ainsi que recherches sur WIKIPEDIA.

**PARTAGE de LECTURES**  
Break Break n°297 - avril 2023  
Écrit par Jean-Marie Terrasson