

## Lucien SERVANTY (1909-1973)

Par Jacques Péchamat



Lucien Servanty né à Paris d'un père pilote de chasse de la guerre de 14-18 et décédé à Toulouse en 1973, formé aux techniques par le Conservatoire des Arts et Métiers a été un créateur constructeur d'avions auquel on doit le premier avion à réaction (sans hélice !) de France, le record du monde de vitesse ascensionnelle en 1955, le premier avion à réaction pour le transport de passagers *Caravelle* et surtout le *Concorde*. Ce grand patron de bureau d'études terriblement exigeant pour lui et ses collaborateurs est un des plus grands innovateurs en matière d'aéronautique.

Il fait ses premiers pas au bureau d'études de Louis Bréguet puis des "Avions Marcel Bloch", lesquels sont nationalisés en 1937 pour accroître l'effort de guerre. Il est expert dans les calculs de pressions sur les profils d'ailes, puis il est chargé des chasseurs Bloch dont le Bloch 157 qui devait atteindre 600 km/h avec un moteur Gnome et Rhône de 1400 CV. Il manquait l'hélice quand le prototype fut saisi par la Wehrmacht dans un convoi clandestin vers le Canada. Servanty arriva néanmoins à l'arracher à la réquisition par les poings.

Replié à Cannes, et interdit d'étudier des avions à hélice, il construit un planeur (le SO-P1) qui décroche plusieurs records et clandestinement travaille sur un projet d'avion à réaction dont les plans cachés à son domicile échappent à la GESTAPO.

Ce sera le TRITON qui effectue le premier vol le 11 novembre 1946 à Orléans, puis l'ESPADON, premier avion européen qui franchit le mur du son en palier le 2 mars 1953, et qui en version TRIDENT II atteint Mach 1,70 en 1955. Cet avion atteint plusieurs records du monde en vitesse ascensionnelle et franchit le mur du son en montée.

1957 Lucien Servanty est nommé directeur du bureau d'études de SUD AVIATION nouvellement créée et c'est l'aventure de CARAVELLE, premier avion à réaction pour le transport de passagers. La compétition est grande, Boeing construit le 707, l'Angleterre le COMET abandonné après un terrible accident. CARAVELLE a été produit à 292 exemplaires. C'est le premier avion commercial vendu aux USA (20 exemplaires). Le concept sera repris par Mac Donnell-Douglas. SUPER CARAVELLE est une version apparue en fin de cycle en quadriréacteur.

Ce projet a en outre permis de développer les moyens d'essai de futurs avions civils et militaires, piscine pour la résistance de la cellule aux surpressions et aux dépressions, ailes aux sollicitations du vol, atterrisseurs, foudre, télécommunications, impacts des oiseaux ... dans le centre développé à cet usage à Toulouse.

Ce fut aussi l'implantation à Toulouse des écoles aéronautiques de formation des ingénieurs et des pilotes, aujourd'hui de renommées mondiales.

Et c'est la grande aventure du supersonique avec le projet du CONCORDE en coopération avec nos amis britanniques qui est lancée le 29 novembre 1962.

C'est Lucien Servanty qui dessine le fuselage et la voilure si admirée de ce fabuleux projet si extraordinaire, même si son confrère britannique William Strang du bureau d'études de British Aerospace Company, y participa. Ce dessin fut imité pour le Tupolev au sinistre destin.

On a de la peine à évaluer la masse de recherches, de calculs, d'essais qu'a effectué ou dirigé le bureau d'études de Servanty pour la réalisation du prototype à une époque où le numérique était balbutiant, où la règle à calculer et table de logarithme les outils de tous les

jours. Et cela dans une ambiance de coopération compétitive, mais amicale, et quotidienne avec les amis britanniques.

Ce projet fou consistant à embarquer 100 passagers dans un avion volant plus vite (Mach 2) qu'un chasseur d'aujourd'hui, avec des contraintes thermiques sur les structures élevées, à des niveaux d'altitude où la densité de l'air est réduite et soumis aux impacts de rayons cosmiques, et pour rallier New York en moins de 2 heures !

Le premier vol le 2 mars 1969 à Toulouse, fut un évènement à retentissement mondial qui consacra la qualité du travail fourni et l'évaluation du reste à faire avant le premier vol commercial.

Il a fallu le caractère de Lucien Servanty pour manager les centaines d'ingénieurs et scientifique, assurer la qualité de leur travail, contester les choix technologiques.

Lucien Servanty, un homme secret, au caractère très marqué était très exigeant pour les autres comme pour lui, mais sachant pardonner les erreurs signalées spontanément. À ses yeux la perfection n'était jamais atteinte. Redouté des uns, vénéré des autres, tous reconnaissaient son exceptionnelle valeur. Pour les privilégiés, ceux qui bénéficiaient de son amitié, il était un homme sensible, délicat, maniant l'humour, aimant conseiller. Modeste, il cachait une profonde inquiétude lors des vols d'essai conscient de sa responsabilité à l'égard des équipages.

Son humour ultra corrosif et sa gouaille de titi parisien atterri à Toulouse ont perturbé de nombreux collègues ou collaborateurs, mais ses méthodes, ses innovations et son management en font des plus brillants de ingénieurs en aéronautique française depuis 1945.

Lucien Servanty est décédé à Toulouse le 7 octobre 1973, trois ans avant le premier vol commercial, sous les couleurs d'Air France, de sa plus grande œuvre le CONCORDE qui a été avec CARAVELLE porteur de l'essor mondial technologique et commercial, que nous connaissons avec AIRBUS, de l'Aéronautique Française engagé par le Général De Gaulle, Président de la République.

