

Guy Grienche

Je viens de faire le bilan de notre carrière commune et je constate que Guy a été un compagnon de route tout au long de ma carrière à Turbomeca.

Première rencontre en 1974. Un jeune stagiaire arrive au service Combustion patronné par Hagedorn et Lagain. Ce stagiaire, venant de l'école Centrale Paris était un motard passionné et avait une allure moderne : cheveux longs, tenue décontractée, le changement total par rapport à la génération précédente où l'on arborait la tenue réglementaire avec cravate et costume strict. Les premières réunions avaient permis d'apprécier sa valeur même si lors de ses interventions il rougissait dès qu'il prenait la parole.

A cette époque j'avais commencé à effectuer des analyses de gaz d'échappement des turbines avec des tubes Dräger utilisés principalement pour les détections de gaz toxiques dans les locaux. Une adaptation pour refroidir le prélèvement, avait permis une première approche des compositions des gaz. Ces résultats avaient intéressé Guy car il avait présent à l'esprit qu'un rendement de combustion déduit du rendement global de la machine et des turbines n'était pas satisfaisant.

1975 Grande innovation : le laboratoire est autorisé à s'équiper d'une chaîne de mesures des différents composants caractéristiques de l'échappement, le tout installé dans une camionnette afin d'assurer la mobilité. Cette installation, conforme à la nouvelle norme créée par l'OACI avait terminé sa mise au point avec le soutien de Guy.

A partir de là, la combustion a franchi une nouvelle étape et Guy a eu la fierté d'annoncer (sans rougir) que le rendement de combustion de nos turbines avait ses lettres de noblesse car déduit des analyses de gaz, donc des équations de la thermochimie. Certains grands stratèges ont été obligés d'admettre cette vérité et le rendement de combustion a été bien plus élevé que celui calculé par le passé. De mémoire je crois me souvenir que pour l'Arriel on atteignait 99,5% bien supérieur à la valeur annoncée précédemment.

Début des années 80, grande campagne d'essais à l'éthanol ; Encore une fois, les analyses de gaz ont été au service de la combustion et nous avons démontré que l'éthanol pouvait être intéressant car on diminuait la teneur en gaz carbonique, mais le taux de fumée augmentait, sans compter les autres problèmes liés à l'utilisation de ce type de carburant, notamment le PCI (pouvoir calorifique inférieur) plus faible que celui du kérosène, le danger du produit facilement inflammable et la possibilité de l'utiliser à des fins personnelles !

Guy a été à la pointe du progrès dans la technique d'élaboration des chambres de combustion en commençant par le multi perçages par bombardement électronique et pour terminer par la technique du laser.

Je pourrais évoquer en complément les chambres Low Nox pour lesquelles la participation de la chaîne d'analyses a été de nouveau sollicitée pour de nouveaux modes de prélèvement sous la direction de Guy.

Les années suivantes ont entraîné pour Guy un nouveau développement de carrière avec l'entrée de stagiaires de haut niveau, l'embauche de spécialistes et la participation à des projets de recherche européens. C'est à ce moment-là que nous l'avions dénommé « grand maître des flammes ». Certains esprits malicieux sont allés jusqu'à l'appeler « Son Eminence ».

Ceci n'a jamais altéré les liens amicaux que nous avons établis dès le début. Il a toujours soutenu notre action face à certains détracteurs qui trouvaient que le laboratoire d'analyses avait des préoccupations trop terre à terre par rapport à des projets d'études internationaux et plus rémunérateurs.

1992 : changement de cap, j'abandonne le laboratoire pour m'occuper des procès en tant que coordinateur technique. Encore une fois, j'ai trouvé Guy sur mon chemin lors de la dernière affaire que j'ai traitée en 2004 (accident en Italie) puisque il était devenu le responsable de la Navigabilité.

J'ai été très affecté par la manière dont se déroulait cette affaire. Guy avait été sollicité pour témoigner, lui qui était devenu un responsable stratégique pour les procès. Je lui avais donné quelques conseils sur la manière de faire une déposition et il m'avait répondu courageusement qu'il assumerait son rôle de chef de la Navigabilité jusqu'au bout. Je suis parti dans une déprime sévère à ce moment-là quand j'ai vu les résultats du premier jugement qui ont été annulés en appel où tous les prévenus ont été relaxés.

Je reste en admiration devant tant de courage et d'abnégation de Guy (et autres prévenus de la société) qu'il a manifestés dans cette période difficile.

Dernière étape : Safran a effectué, par l'intermédiaire de son PDG Olivier Andriès, une publication réaliste sur l'utilisation de l'hydrogène dans l'aviation.

Guy avait participé à notre réunion AAPHT du 6 mai dernier et avait manifesté un grand enthousiasme pour une publication de l'utilisation de l'hydrogène dans nos turbines. Il voulait m'entraîner dans cette étude où je devais préciser les caractéristiques chimiques et de production de ce gaz, lui de son côté donnant les caractéristiques de combustion de ce carburant. J'en suis resté là avec le regret d'avoir perdu un compagnon de carrière si aimable et si précieux.

Adieu Guy.

Gérard Pujol