

N°6 JUILLET 1993

mach



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

6 rue Galilée 75116 PARIS

But de l'Association (extrait du statut) : Grouper en une étroite solidarité tous ceux qui appartiennent ou ont appartenu par leur profession à la mise en service, et à l'exploitation de Concorde; et participé au développement de l'aviation Supersonique.

COMPOSITION DU BUREAU

Président : Fernand ANDREANI
Président d'honneur : André TURCAT
Membre d'honneur: Jean Didier BLANCHET
(Directeur général d' AIR FRANCE)
Vice-présidents : Michel RETIF
Gabriel AUPETIT
René DUGUET
Secrétaire-trésorier : Gilbert BARBAROUX
Secrétaire-adjoint : Léon FAVIEZ
Trésorier-adjoint : Pierrette CATHALA

CONSEIL d'ADMINISTRATION

Pour les essais : P.BOLLIET - A.DONIGUIAN - C.DURAND
H.PERRIER - M.RETIF

Pour le personnel au sol : G.AUPETIT - P.L.BREIL
J.P.CAILLAUD - B.COMBELLES - B.LAPIERRE

Pour la ligne : F.ANDREANI - G.BARBAROUX - G.CAILLAT
P.CATHALA - R.CATHODEAU - R.DUGUET - L.FAVIEZ
P.GRANGE - J.P.LEMOEL - R.MACHAVOINE - S.MONSO
H.RANTY - M.SUAUD - J.SCHWARTZ

LISTE des COMMISSIONS

Commission des statuts :
M.SUAUD & H.RANTY
Commission des manifestations culturelles :
R.DUGUET & G.AUPETIT
Commission technique :
R.MACHAVOINE & H.RANTY
Commission sociale :
C.CADIER & C.COURTY
Commission informatique :
J.P.LEMOEL - R.CATHODEAU
G.BARBAROUX

Chargés de mission

Suivi technique de CONCORDE
Bernard COMBELLES
Suivi opérationnel de CONCORDE
Henri RANTY
L'Avenir du supersonique
Raymond MACHAVOINE
Relations avec la presse
Jacques MORISSET
Histoire de CONCORDE
Jean-Paul LEMOEL
Objets publicitaires
P.L.BREIL

A. P. C. O. S 6 rue Galilée 75116 PARIS

40 Francs

mach 202

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

Directeur de publication : Fernand ANDREANI - Directeur adjoint : René DUGUET - Rédacteur en chef: Roger CATHODEAU - Rédacteur en chef adj Gabriel AUPETIT - Comité de rédaction : Gilbert BARBAROUX - Christine COURTY - Léon FAVIEZ - Henri RANTY (publication bi-annuelle)

SOMMAIRE

Editorial du Président	1
Activité du bureau pour le premier semestre	2
A mon ami mécanicien	3
Lettre de Donald L. Pevsner , président de Concorde spirit Tours	4
CR du 3ème dîner anniversaire du 16 Janvier 1993.	5
Evocation poétique du CONSTELLATION.	6
PV de l'assemblée générale du 14 Avril 1993.	8
CR de la sortie à La Ferté Alais le 15 Mai 1993	11
CR du conseil d'administration du 16 Février 1993	12
CR du conseil d'administration du 15 Juin 1993.	13
Calendrier 1993	14
Calendrier 1994	15
La 7ème course Paris-Honfleur	15
Réparations des gouvernes de direction et des ailerons.	16
Exploitation actuelle de CONCORDE à Air France	17
CR financier pour 1992	19
La genèse de CONCORDE par Henri PERRIER (suite).	20
Balade en Charente Poitou les 24, 25, et 26 Septembre	25
CONCORDE et le golf	27
Formulaire d'adhésion à l'A.P.C.O.S	28

EDITORIAL

Adieu Jacques,

Saint Augustin écrivait :

"Ne pleure pas si tu m'aimes, si tu savais ce qui est le don de Dieu et ce que c'est le ciel ! Un jour tu reverras celui qui t'aimait et qui t'aime encore. Tu en retrouveras les tendresses épuisées "

Jacques tu as toujours été un passionné de Concorde et un grand défenseur de notre avion prestigieux. Ayant été le journaliste le plus compétent pour parler de lui, tu as été celui qui a écrit le plus grand nombre d'articles sur notre avion supersonique avec l'honnêteté et la rigueur intellectuelle que tous nous te connaissons.

Aussi, nous t'avons accueilli au sein de notre Association des Professionnels de Concorde et du Supersonique avec une grande fierté.

Tu as su conquérir le coeur de tous nos membres par ta gentillesse, par tes qualités de journaliste, et par ton extrême amabilité que tu nous montrais au cours de nos réunions et de nos sorties auxquelles tu participais avec Madame Morisset.

Nous avons tous en mémoire le n°5 de Janvier 1993 de notre bulletin Mach 2-02, ou tu nous écrivais en vers l'article extraordinaire à l'occasion de notre sortie sur le circuit "les Cathares - Concorde était-il Cathare ?"

Né en 1925, Jacques tu as consacré toute ta vie à l'aviation. Dès ton plus jeune âge tu as construit des modèles réduits. Doué pour les sciences exactes, tu fis à Loudun et à Poitiers de solides études, qui te permirent après la libération de réussir à l'ONERA. Après un malheureux accident, tu fus contraint à un long séjour dans un établissement de convalescence. Pour occuper tes loisirs forcés, tu commenças à écrire et Georges Houard, Rédacteur en Chef des "Ailes", te proposa d'entrer dans l'équipe du célèbre hebdomadaire.

Puis en 1960, Pierre Laureys, Directeur du Groupe Aviation Magazine, te nomma Rédacteur en Chef Adjoint de ce magazine, responsable des rubriques techniques.

En 1963 avec Albert Ducrocq, Renaud de Beauchene et Jean-Marie Riche, tu participas à la création de l'hebdomadaire de la nouvelle génération "Air et Cosmos".

Jacques tu étais un homme de rigueur acquise avec ta formation scientifique, journaliste et technicien de talent. Tu as confirmé ta conviction aéronautique dans de nombreuses publications.

Tu restes fidèlement attaché à notre bulletin Mach 2.02. Ton dernier article paru dans notre dernier bulletin reste pour nous un message d'optimisme et d'espoir pour l'avenir du supersonique. Ce sera la dernière fois que notre bulletin aura l'honneur de ta signature.

Tu nous as quitté le 1er février 1993 et nous avons beaucoup de peine. Aussi, c'est vers ta femme Geneviève, tes quatre enfants et tes neufs petits enfants qui étaient ta fierté, que notre pensée se tourne, et que va notre reconnaissance pour la part active que tu as donnée si généreusement à notre association et à l'aviation française.

Fernand ANDREANI.

ACTIVITE DU BUREAU POUR LE PREMIER SEMESTRE 93

- 05 Janvier : Réunion du Bureau à l'AERoclUB DE FRANCE
Mise au point pour le repas aux chandelles du 16.
Composition du bulletin.
- 06 Janvier : Envoyer lettre et photo du groupe à Monsieur SANCHEZ.
- 08 Janvier : Passer à l'Aéroclub de France pour le bulletin.
- 15 Janvier : Passer à l'Aéroclub de France pour relever le courrier.
- 16 Janvier : Dîner aux chandelles au NOVOTEL de ROISSY.
- 18 Janvier : Porter le bulletin à tirer à Roissy.
- 19 janvier : Réunion du Bureau. Posté courrier A.P.CO.S.
- 02 Février : Réunion du Bureau.
- 03 Février : Obsèques de notre AMI Jacques MORISSET.
- 16 Février : Réunion du Conseil d'Administration dans les bureaux des "VIEILLES TIGES".
- 02 Mars : Réunion du Bureau.
- 08 Mars : Edition de 368 étiquettes.
Téléphoner au Président.
- 09 Mars : Passer à l'Assemblée Nationale.
Relecture du bulletin.
Expédition de convocation.
- 11 Mars : Poster courrier A.P.CO.S.
- 16 Mars : Réunion du Bureau.
Déjeuner Roissy pour départ à la retraite de Messieurs DELORME et POULAIN.
- 06 Avril : Réunion du Bureau.
- 14 Avril : Assemblée Générale dans les salons de l'Aéroclub de France.
Contacter l'Amicale Jean SALIS pour la sortie à LA FERTE .
Contacter M. CAILLAT.
Contacter M. SCHWARTZ.
- 20 Avril : Assemblée Nationale pour convocation LA FERTE.
Confirmation restaurant Jean SALIS.
- 21 Avril : Confirmation NOVOTEL Roissy pour sortie Salon du BOURGET.
- 04 Mai : Réunion du Bureau.
Confirmation de la sortie en CHARENTE les 24, 25 et 26 septembre.
- 02 Mai : Contact à Roissy avec Direction NOVOTEL.
- 15 Mai : Sortie à LA FERTE.
- 18 Mai : Réunion du Bureau.
- 19 Mai : Contacter Service CARS AIR-FRANCE.
Confirmer par courrier Réservation car pour sortie Salon du Bourget.
- 01 Juin : Réunion du Bureau.
Relecture d'une partie du bulletin à l'Assemblée Nationale.
- 03 Juin : Téléphoner service de cars A.F.
Téléphoner Résa NOVOTEL.
- 11 Juin : Confirmer Cars A.F.
- 14 Juin : Contacter Chef Service cars A.F. et envoyé lettre.
Contacter NOVOTEL.
Déjeuner NOVOTEL et Visite du Salon du Bourget.
- 15 Juin : Réunion du Conseil d'Administration à la DM. ROISSY.
Dernières touches au bulletin n°6.
- 16 Juin : Assemblée Nationale pour dernières frappes du bulletin.
- 19 Juin : Dépose d'une gerbe au Monument au Morts du Bourget.
- 22 Juin : Réunion du Bureau.
Roissy pour imprimer bulletin.
- 24 juin : Relecture bulletin.
- 29 juin : Déjeuner ROISSY pour départ Retraite de Messieurs GRANDJEAN et LESIEUR.

A MON AMI MECANICIEN

Au moment de prendre la retraite, le Commandant DELORME nous a adressé une lettre élogieuse pour les mécaniciens navigants.

Nous remercions Claude DELORME et lui souhaitons sincèrement et amicalement une bonne retraite.

A mon ami mécanicien,

Au moment de quitter ce beau monstre, je viens te remercier... Ton professionnalisme extrême m'a permis d'assurer cette merveilleuse profession en toute sérénité et plénitude.

Je t'ai rencontré sur DC3 lorsque, petit stagiaire, tu défendais mon parti de continuer tout droit après le décollage pour dévirer le bon moteur, coupé à V1 en remplacement de celui qui allait bientôt nous lâcher pour défaut de pression d'huile, contre celui du contrôleur qui me reprochait de ne pas virer tout de suite...

Puis je me suis émerveillé sur Constellation de te voir connaître la personnalité de chaque moteur de la flotte ou encore, te battre comme un diable contre les survitesses dues au givrage.

Notre connivence s'est affirmée sur Caravelle lorsque tu jouais discrètement l'automanette pendant que je corrigeais (aussi discrètement) les trajectoires finales de quelque ancien finissant sa carrière sur ce nouvel engin.

Toujours heureux de transmettre ton savoir c'est toi qui m'a fait bien connaître nos avions.

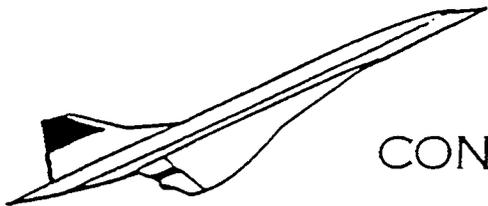
Ta générosité est aussi grande que ta droiture et j'aime ce grand bonhomme là qui sait toujours trouver les mots réconfortants après un bon "boum" ou un de ces petits écarts, tu sais, tout ce qui nous empêche de dormir la nuit suivante en charcutant notre conscience.

Combien de fois, en safety je t'ai surpris en train de stopper la dérive d'un badin quelque peu délaissé sous prétexte d'ajuster les manettes ! Comme il était bon de savoir que tes yeux se substituaient aux miens lorsque mon bout de bois me préoccupait un peu trop.

O combien réconfortante ta voix me disant sur un coup de gong "Claude, c'est rien on continue". Pour sûr tu vas me manquer !

Je te remercie pour tout cela du fond du cœur. Mes pensées vont à ceux qui nous ont quittés prématurément et toi, mon ami, je te serre la main très chaleureusement.

Claude Delorme,
CDB CONCORDE.



CONCORDE SPIRIT TOURS

November 10, 1992

7280 S.W. 134 TERRACE
MIAMI, FLORIDA 33156
TEL: (305) 233-3337
FAX: (305) 233-7591

DONALD L. PEVSNER
PRESIDENT

M. Michel Taret
Vice President
Air France Maintenance and Engineering Marketing
Groupe Air France
Orly Airport
Paris
FRANCE

Dear M. Taret:

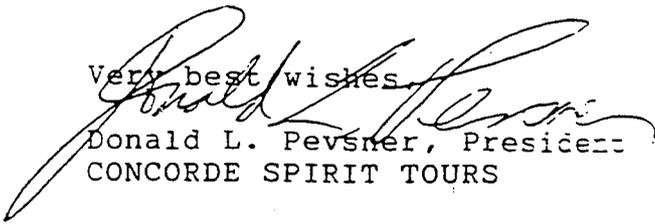
This letter will introduce me as the chief planner and tour operator of the epic 12-13 October 1992 "Tour du Monde" aboard AF Concorde F-BTSD.

As you may or may not know, we carried a tonne of spares in the hold all the way, together with three ground engineers to fix the aircraft if problems developed en route. Not a single part was needed at any of the six technical stops, or in Lisbon at either end of the world-record flight. And, even more incredible, the same aircraft was assigned to the regular AF #002 scheduled service CDG-JFK on Thursday, 15 October: the day after we got back to Paris/CDG from Lisbon! The hangar crew put back some seats--peric

British Airways cannot boast of such SSC reliability, as I can attest from being in the cockpit of G-BOAF during the first vertical-stabilizer delamination in April, 1989, descending into SYD from CHC. BA also did not have the fortitude to even attempt the record flight that AF succeeded with 3½ weeks ago, as BA was too afraid of hydraulic leaks and the like to even take a chance

I strongly recommend to you, as I have done to Bernard Attali recently, that AF Maintenance banner its remarkable success with F-BTSD on the 25,137-statute-mile "Tour du Monde" as a sales-point for landing other carriers' scheduled maintenance.

Very best wishes,


Donald L. Pevsner, President
CONCORDE SPIRIT TOURS

bcc: Bernard Morel, NYCAF [by fax]

290	Attrib.	Copie	Info	Circ.
MK		X		
MI		X		
MP		X		
GD	X			
WD		X	DLP: hc	
VD		X	bcc: Bernard Morel, NYCAF [by fax]	
TD		X		
ED		X		
MU				
MJ				
MH				
MY				
ML				
VO				
Cost				

Paris, le 15 février.

**Veillez trouver ci-joint le compte rendu de notre troisième
DINER Anniversaire, le 16 JANVIER 1993.**

Nous nous sommes tous retrouvés vers 19h30 au bar du NOVOTEL ROISSY pour fêter le nouvel AN et notre troisième Anniversaire, autour d'un Kir, ou d'une sangria, ou d'un jus de fruit selon nos désirs. Comme les Années précédentes, la soirée a démarré dans une chaude ambiance de franche amitié où chacun a eu grand plaisir de se retrouver.

Lorsque vers 20h, tout le monde ayant réussi à trouver une place autour de ces belles tables rondes de huit personnes agréablement décorées de bougies et de fleurs par le non moins charmant personnel du NOVOTEL, le Président Fernand ANDREANI a souhaité la bienvenue et la Bonne Année à tous les participants, il les a remerciés de leur présence, puis il a remercié tous les membres du Bureau et Conseil d'Administration pour le bon fonctionnement de l'Association.

Après que chacun se soit présenté, et dans une ambiance exceptionnelle, nous avons dégusté un excellent repas servi avec beaucoup d'amabilité et de convivialité.

A la fin du repas, avant de lever nos verres à la Bonne Année, Monsieur Claude DELORME CDB CONCORDE a tenu à remercier tout ceux qui par leurs activités passées ou récentes ont contribué à la réussite de son tour du monde. Il nous a fait partager son enthousiasme et sa joie d'avoir réussi un tel EXPLOIT. Merci CLAUDE !

Encore tout imprégné de ce périple, Monsieur Jean-Claude CAPLOT, responsable DM a eu la bonne idée de nous présenter la cassette vidéo qu'AIR-FRANCE a réalisé à ce sujet. Ce fut une très agréable surprise, nous étions aux anges. Merci Jean-Claude !

Hélas les bonnes choses ont toujours une fin, et c'est après minuit que nous nous sommes séparés heureux d'avoir passé une très bonne soirée, en très bonne compagnie.

En espérant vous voir encore plus nombreux la prochaine fois, nous vous remercions et vous adressons nos sincères et cordiales amitiés.

Le Secrétaire Trésorier,



Gilbert BARBAROUX.

EVOCATION POETIQUE DU CONSTELLATION

par M. Jean VIMARD
Mécanicien du service entretien en escale

Constellation.

La première fois que je vis cet avion,
C'était en mille neuf cent quarante neuf à Orly,
Il me fit tout de suite grande impression
Tant sa fière silhouette, m'avait séduit.
Imaginez un fuselage très élégant,
Rappelant tout à fait le profil d'un requin
Et des ailes surbaissées lui permettant,
De voler très haut, très vite et beaucoup plus loin,
Qu'aucun autre avion de sa génération.
Ses quatre puissants moteurs, gainés de métal
Entrainant chacun une grande hélice tripale,
Laisaient deviner des qualités de coursier
Incontestables, faisant de lui un "Long Courrier".
Ses trois dérives verticales, signaient l'avion
Permettant de le reconnaître facilement,
A la grande fierté des "fans d'aviation",
Sans risque de faire une erreur, assurément.
Son assiette au sol légèrement "cabrée",
Donnait une impression d'élan permanent,
Le fût de train avant en relevant le nez
De l'avion, l'orientait vers le firmament....
C'était une magnifique machine nouvelle
Avec des commandes de vol hydrauliques,
Propulsée par des moteurs exceptionnels,
Fait de lignes pures, aérodynamiques.
Puissance, fragilité et complexité,
Cette machine était tout cela à la fois,
Des circuits hydrauliques à l'électricité,
La technique la plus poussée en faisait un Roi....

Sa voiture parfaitement dimensionnée,
Issue d'un chasseur puissant de la dernière guerre,
Contenait le carburant pour le propulser
Un produit sophistiqué, de l'essence super.
Comme un enfant gâté, il était exigeant,
Ses multiples circuits et surtout ses moteurs
Réclamaient beaucoup d'entretien, évidemment,
L'obligeant à passer au sol, de longues heures.
Mais quand il s'envolait, révisé, triomphant,
Ses soixante douze cylindres à l'unisson
Avec les quatre hélices, émettaient un beau chant
Que j'oserais qualifier de "chant d'aviation".....
Pendant une quinzaine d'année il régna
Sur les lignes d'AIR FRANCE, beau, racé, orgueilleux,
A partir d'un modèle unique qui évolua,
Développant l'usage du voyage dans les cieux.
Je garderai longtemps le souvenir fidèle
De la belle époque du "LOCKEED CONSTELLATION",
Car j'ai passé une partie de ma vie sous ses ailes,
Et je rêve encore, à ce merveilleux avion.....

BIG JOHN.

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE
du 14 AVRIL 1993

Le Président Fernand ANDREANI déclare la séance ouverte à 10h30. Il remercie tous les membres présents ou représentés et leur souhaite la bienvenue au nom du bureau. Il passe ensuite à l'ordre du jour:

- 1°/ Le mot du Président.
- 2°/ Rapport Moral.
- 3°/ Rapport financier.
- 4°/ Compte rendu technique de l'exploitation Concorde.
- 5°/ Bulletin n° 6.
- 6°/ Elections du 1/3 sortant
- 7°/ Programme des sorties 93.
- 8°/ Local A.P.CO.S ?

1°/ LE MOT DU PRESIDENT

En quelques mots le Président Fernand ANDREANI a rappelé l'Amitié qui régnait au sein de notre association, que cette amitié était née autour de CONCORDE et pour CONCORDE, notre fierté à tous. Il a ensuite remercié particulièrement tous les membres du bureau, et tous ceux qui très amicalement viennent les aider.

Puis il a demandé à l'ASSEMBLEE une minute de recueillement en souvenir de notre AMI Jacques MORISSET décédé le 1 février 1993 des suites d'une chute accidentelle. Jacques aimait se retrouver parmi nous autant que nous aimions sa compagnie et sa disparition nous laissera tristes pour bien longtemps.

2°/ RAPPORT MORAL

a) Compte rendu de nos activités 92 :

Vous avez pu lire dans notre dernier bulletin tous les comptes rendus de nos dernières sorties. Dans l'ensemble ce fut une réussite complète où chacun a eu à coeur d'amener sa gentillesse et sa bonne humeur pour faire régner cette chaude amitié qui a su se développer autour de notre magnifique CONCORDE.

Nous vous rappelons que le bureau se réunit tous les premiers et troisièmes mardis de chaque mois, à 10h dans les salons des "VIEILLES TIGES" et que vous êtes cordialement invités à assister à nos séances si cela vous intéresse.

b) Commissions :

Pas de changement notoire au sein des Commissions, mais le bureau a pensé qu'il était nécessaire de nommer des chargés de Mission pour la bonne marche de notre association.

M. Bernard COMBELLES est chargé du suivi technique de CONCORDE.

M. Henri RANTY est chargé du suivi opérationnel de CONCORDE et de la Commission des statuts.

M. Raymond MACHAVOINE est chargé de l'avenir du Supersonique.

M. Jean-Paul LE MOEL est chargé du suivi historique de CONCORDE.

M. Pierre-Louis BREIL est chargé des opérations publicitaires.

D'autre part nous vous rappelons que Mesdemoiselles Christine COURTY, Caroline CADIER et Nicole MENEVEUX font partie de la commission sociale. N'hésiter pas à les contacter si vous avez des problèmes, ou si vous avez des joies à nous faire partager.

c) Les cotisations :

L'A.P.CO.S. compte actuellement 184 adhérents et nous sommes au regret de constater que 14 d'entre eux ont oublié de payer leur cotisation 91 (150 Frs) malgré les différents rappels que nous avons faits. A ce jour 35 adhérents n'ont pas encore réglé leur cotisation 92 (180 Frs). L'association ne peut vivre que grâce à elles, exigibles entre le 1 janvier et le 31 mars. Nous demandons aux retardataires de bien vouloir faire un effort et nous les en remercions par avance. 76 adhérents n'ont pas encore réglé leur cotisation 93.

d) Objets publicitaires :

Si vous pensez qu'il est bon d'envisager de faire d'autres objets publicitaires, nous sommes d'accord, contactez nous. D'autre part Monsieur Léon FAVIEZ se tient à votre disposition pour vous faire parvenir nos autocollants, nos insignes et nos superbes cravates bleu marine au LOGO de l'A.P.CO.S.

3°/ RAPPORT FINANCIER (voir détails dans bulletin n°5)

4°/ RAPPORT TECHNIQUE (voir article de M. RANTY dans le bulletin n°5)

M. Henri RANTY étant excusé, c'est M. Claude DELORME qui nous a fait au pied levé un petit exposé sur la situation CONCORDE au sein de la compagnie. Il nous a rappelé l'impact publicitaire qu'avait eu la réussite de son tour du monde. Que cela avait été possible grâce à la qualité professionnelle et morale, grâce aussi à la très grande motivation de toutes les personnes qui ont mis en oeuvre et réalisé cet exploit. Il nous fit part ensuite de sa grande déception de voir laisser perdre ce potentiel humain dans l'organisation actuelle du groupe AIR-FRANCE.

Puis il évoqua, dans le même esprit, comment grâce à de bonnes volontés, l'on put en 2 heures de temps, faire décoller le CONCORDE de réserve pour un Emir qui avait raté le NEW-YORK de 11 heures à cause de bouchons sur l'autoroute.

Dans l'ensemble la flotte se comporte techniquement très bien.

5°/ BULLETIN N°6

Nous rappelons à tous les adhérents, qu'ils peuvent nous faire parvenir leurs articles, c'est avec grand plaisir que nous les publierons dans l'édition de juillet si nous les avons reçus avant le 15 juin ou dans celle de janvier pour les retardataires.

Notre bulletin sera ce que nous le ferons, n'hésitez pas à nous contacter. Nous vous en remercions à l'avance.

6°/ MANIFESTATIONS 93

Le 15 mai : Journée Grand Air à la Ferté.

- 10h30 - 12h30 : visite du Musée
- 13h00 - 15h00 : déjeuner
- Après midi : possibilité de baptême de l'air.

Le 14 juin : Journée Salon de l'Activité au Bourget

- 12h00 - 12h30 : apéritif dans les salons du Novotel Roissy
- 12h30 - 14h00 : déjeuner dans les salons du Novotel Roissy
- 14h15 : départ en car vers le Salon du Bourget
- 18h00 : retour vers Roissy.

Les 24, 25 et 26 septembre : Soubise et ses environs.

Organisés par nos Amis Parisiens sous la responsabilité de M. P.L. BREIL. Dans le souci d'économie nous avons volontairement limité cette sortie à 50 personnes (capacité d'un car). Tous les détails du séjour vous seront communiqués dès que possible.

Le 7 décembre : Assemblée Générale.

7°/ ELECTIONS DU 1/3 SORTANT

Tous les candidats se sont représentés et le vote s'est déroulé sous la surveillance de Messieurs Léon FAVIEZ, Pierre-Louis BREIL et André BARBAROUX.

Résultats :

Nombre de cotisation à jour	= 108
Nombre de présents	= 26
Votants par correspondance	= 60
Nombre de pouvoirs	= 31
Bulletins nuls	= 0
Nombre de votants	= 117

9 bulletins n'ont pas été pris en compte, ces adhérents ne s'étant pas acquittés de leurs cotisations 93.

Le Conseil d'Administration a été réélu avec 108 voix. Afin de compléter à 24 le nombre de personnes le constituant, le bureau a coopté M. Claude DELORME qui a gentiment accepté. Nous lui souhaitons la bienvenue ainsi qu'à Mlle Nicole MENEVEUX.

Aucun candidat ne s'étant présenté le bureau a été réélu à l'unanimité pour 2 ans.

8°/ LOCAL A.P.CO.S.

Nous sommes toujours à la recherche d'un petit local où nous pourrions entreposer nos archives et notre matériel qui commencent à devenir encombrants et peu pratiques étant répartis chez chacun des membres du bureau. M. AUPETIT nous a fait part de certaines négociations en cours à la DM ROISSY qui pourraient aboutir courant mai. Espérons !

9°/ QUESTIONS DIVERSES

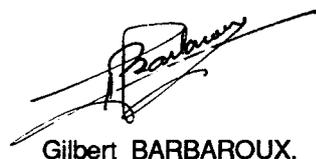
Aucune question particulière n'est posée.

A 12h30 l'ordre du jour étant épuisé le Président Fernand ANDREANI remercie à nouveau tous nos Amis présents et les invite à prendre le verre de l'Amitié, avant de passer à table dans les salons de l'AEROCUB de FRANCE, où 5 de nos charmantes HOTESSES nous ont fait l'honneur d'égayer nos tables.

Le Président,

Fernand ANDREANI.

Le Secrétaire Trésorier,



Gilbert BARBAROUX.

COMPTE RENDU DE LA SORTIE A LA FERTE ALAIS DU 15 MAI 93

Une fois de plus la chance était avec nous, et si le vent frais nous fouettait le visage pour mieux nous colorer, le soleil était là pour faire ressortir le blanc des nuages sur un ciel magnifiquement bleu. Chance encore, d'apprendre que c'était le jour de la présentation des avions à la Presse et que nous aurions droit au passage en rase mottes d'une super forteresse.

A 10 h 30, nous avons eu le plaisir de retrouver notre Ami "GASTON" qui comme l'année dernière nous a merveilleusement guidé dans ce superbe musée où tous les avions étaient plus beaux les uns que les autres, et où l'on pouvait deviner la passion qui animait chacun de leur propriétaire. En passant, nous avons eu le plaisir de saluer le splendide "PT 22" de Gérard CAILLAT, qu'il avait spécialement amené à LA FERTE pour nous faire apprécier les joies du pilotage à l'air libre.

Le temps de finir notre visite et c'était déjà l'heure d'aller s'installer autour d'une longue table dans le restaurant de l'Amicale "JEAN SALIS" où le traditionnel "KIR" nous attendait.

Après un copieux et excellent repas nous avons pu admirer les évolutions de différents avions de collection, pendant que Gérard CAILLAT organisait ses rotations pour faire profiter au maximum tous les volontaires de vraies sensations, avec l'aide de notre Ami Claude POULAIN qui assurait la sécurité et nous sanglait correctement. C'est entre deux tours de piste que le haut parleur nous annonça de dégager le circuit d'envol pour laisser la FORTERESSE VOLANTE faire ses différents passages. Quelle émotion ! de voir, ou revoir, ce magnifique monstre évoluer avec une telle grâce à la hauteur de nos yeux. Merci ! Monsieur le PILOTE ! Je pense que vous nous avez fait une démonstration que nous ne sommes pas prêts d'oublier, mais que nous avons pu apprécier à sa juste valeur.

Merci aussi à toi Alain CROISE d'être venu, pour notre grand plaisir décrire de belles arabesques au dessus de nos têtes. Mais prends garde, car après chaque passage sur le dos ton engin repartait en toussotant et crachotant. Tu devrais lui donner quelques pastilles "VALDA"... !

Puis le temps passant, chacun, petit à petit, s'en est retourné vers ses occupations personnelles, heureux d'avoir passé une très agréable journée, où comme toujours, l'Amitié et la bonne humeur étaient à l'ordre du jour. Encore Merci à Gérard CAILLAT qui avant de nous séparer n'a pas voulu accepté que nous lui réglions ses frais de carburant.

Les organisateurs de ces différentes sorties sont vraiment satisfaits de l'ambiance et de la coopération de chacun, mais regrettent qu'il n'y ait pas plus de participants.

Bien amicalement et cordialement vôtre.

Le Secrétaire Trésorier,

Gilbert BARBAROUX.

**COMPTE RENDU DE LA REUNION DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 16 février 1993**

Veillez trouver ci-joint le compte rendu de la réunion du Conseil d'Administration du 16 février 1993, qui s'est tenue à l'Orée du Bois dans les salons des Veilles tiges.

Etaient présents - *Messieurs* :

Fernand **ANDREANI**, Raymond **MACHAVOINE**, René **DUGUET**, Henri **RANTY**, Léon **FAVIEZ**, Pierre-Louis **BREIL**, Gilbert **BARBAROUX**

Etaient représenté - *Messieurs* :

Bernard **LAPIERRE**, Roger **CATHODEAU**, Azad **DONIGUIAN**, Jacques **SCHWARTZ**, Pierre **GRANGE**, Pierrette **CATHALA**, Bernard **COMBELLES**, Michel **RETIF**, Gabriel **AUPETIT**, Jean-Paul **LE MOEL**, Pierre **BOLLIET**

Excusé : Monsieur Claude **DURAND**

Le quorum étant atteint, le Président déclare la séance ouverte à 10h35. Après avoir rendu hommage à notre ami Jacques **MORISSET**, décédé accidentellement le 1^{er} février 1993. Il remercie tous les membres du Conseil d'Administration présents et passe à l'ordre du jour.

1° - COMPTE RENDU DE NOS DERNIERES ACTIVITES

Un compte rendu détaillé, sur notre sortie Cathares au mois d'octobre, est paru dans notre dernier bulletin. Nous avons fêté notre troisième Anniversaire le 16 janvier dans les salons du **NOVOTEL ROISSY**, où 70 personnes ont dîné aux chandelles dans une excellente ambiance de franche amitié.

2° - BULLETIN n°5

Jusqu'à ce jour aucun commentaire désagréable ne nous est parvenu.

Le prochain est en gestation, et nous vous rappelons que tout le monde peut participer en nous envoyant des articles, des histoires, des souvenirs etc... et ce, avant le 15 juin si possible.

3° - LES COMMISSIONS

cause santé, M^{lle} Syvie **MONSO** demande sa démission du Conseil d'Administration.

4° - LES COTISATIONS

Quinze adhérents ont oublié de payer leur cotisation 91. Nous rappelons que la cotisation 93 est payable du 1^{er} janvier au dernier jour de mars et qu'elle est de 180 francs. Nous vous rappelons aussi que nul ne peut prendre part au vote au sein de l'association s'il n'est pas en règle avec le trésorier, tout membre qui ne s'est pas acquitté de sa cotisation fin mars devrait recevoir un avertissement fin avril. A ce jour encore 36 adhérents ont oublié de payer leur cotisation 92. Pour contrôler si l'on est à jour, il suffit de vérifier sur votre carte d'adhérent si vous avez votre vignette 92, et ou 93.

5° OBJETS PUBLICITAIRES

M. Léon **FAVIEZ** reste à notre entière disposition pour nous procurer des autocollants ou des insignes à notre logo. Nous avons le plaisir de vous annoncer que nous allons mettre en vente des cravates bleues marines à notre logo.

6° MANIFESTATIONS PREVUES EN 93

Veillez noter dès à présent que nous mettons au point une sortie à l'aéro-club "**NUNGESSER**" de Valenciennes les 8 et 9 mai. (annulé). D'autre part une autre sortie est prévue pour le salon de l'Aviation.

7° - QUESTIONS DIVERSES

Où en est le local A.P.CO.S. ? Toujours au même point. Rien à l'horizon pour l'instant. Les tarifs demandés par l'Aéroclub de France ne nous permettent plus de faire nos réunions dans ses salons. C'est pourquoi dans l'immédiat nous nous réunirons dans les salons des "**VIEILLES TIGES**" à l'Orée du Bois où nous avons gentiment été invités, et dans les salles de conférence de la DM à Roissy. Notre siège social reste pour l'instant à l'Aéroclub de France.

L'ordre du jour étant épuisé et aucune autre question n'étant posée, le Président remercie tous les membres du Conseil d'Administration, et lève la séance à 12h30.

Le Président,

Fernand **ANDREANI**.

Le Secrétaire-Trésorier,

Gilbert **BARBAROUX**.

**COMPTE RENDU DE LA REUNION
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 15 juin 1993**

qui s'est tenue dans une salle des ateliers moteurs à ROISSY.

Président : Fernand ANDREANI

Secrétaire Trésorier : Gilbert BARBAROUX

Etaient présents : Messieurs

Fernand ANDREANI, Henri RANTY, Léon FAVIEZ, Gabriel AUPETIT, Michel RETIF, Azad DONIGUIAN, Gilbert BARBAROUX.

Etaient représentés : Messieurs

Bernard LAPIERRE, Pierre Louis BREIL, Pierre GRANGE, Bernard COMBELLES, Nicole MENEVEUX, René DUGUET, Raymond MACHAVOINE, Claude DURAND.

Excusé : Monsieur Jean-Paul LE MOEL

Le quorum étant atteint, le Président déclare la séance ouverte à 10h30.

Il remercie tous les Membres du Conseil d'Administration présents et passe à l'ordre du jour.

1° - COMPTE RENDU DE NOS DERNIERES ACTIVITES

Notre sortie à LA FERTE ALAIS a été une réussite. Vous trouverez son compte rendu dans ce bulletin. Le bureau regrette que les Apcoosiens et Apcoosiennes ne soient pas plus nombreux à se manifester.

Notre dernière sortie au salon du Bourget n'a pas remporté le succès que nous attendions. Le temps toujours avec nous jusqu'alors nous avait complètement laissé tomber, et malgré la gratuité des entrées très peu d'Adhérents ont participé.

Le bureau a décidé de ne plus faire de sorties les lundi et vendredi, de publier un calendrier de nos prévisions annuelles et de vous adresser un questionnaire afin de pouvoir satisfaire tout le monde ou presque.

2° - BULLETIN N°6

Jusqu'à ce jour aucun commentaire désagréable ne nous est parvenu, et le prochain numéro est en gestation.

Nous vous rappelons que tout le monde peut participer en nous envoyant des articles, des histoires, des souvenirs etc... et ce, avant le 15 décembre si possible.

3°- LES COMMISSIONS

Sans changement.

4°- LES COTISATIONS

Quinze Adhérents ont oublié de payer leur cotisation 91. Trente six ont fait de même en 92 et à ce jour il en reste encore 68 qui ne se sont pas acquittés de 93.

Nous vous rappelons que nul ne peut prendre part au vote au sein de l'association, s'il n'est pas en règle avec le trésorier. Pour contrôler si l'on est à jour, il suffit de vérifier sur votre carte d'adhérent si vous avez votre vignette 92, ou 93. Merci de penser au trésorier.

5°- OBJETS PUBLICITAIRES

Monsieur Léon FAVIEZ reste à notre entière disposition pour nous procurer des autocollants, des insignes et dès maintenant de splendides cravates bleues à notre logo pour la modique somme de 100 Frs (il n'y en aura pas pour tout le monde !).

6° - MANIFESTATIONS PREVUES EN 93

CALENDRIER DES ACTIVITES FIN 93

Toutes les réunions se tiendront dans les salons des "VIEILLES TIGES" à l'Orée du Bois, sauf mention spéciale.

Bureau	Conseil d'Administration	Sorties prévues
06 juillet		
20 juillet		
03 août		
17 août		
07 septembre		
21 septembre		
		du 24 au 26 septembre : balade en Charente/Poitou
05 octobre		
	19 octobre	
02 novembre		
16 novembre		
07 décembre		
	21 décembre	

Tous les détails de notre sortie Charentaises du 24 au 26 septembre 93. Dès maintenant réservez votre soirée du 22 Janvier pour notre quatrième Anniversaire et venez nombreux avec vos parents et vos amis.

7° - QUESTIONS DIVERSES

Nous sommes toujours en attente et à la recherche d'un local.

M. Michel RETIF a l'intention de réunir tout les Apcosiens de TOULOUSE et de ses environs autour d'un dîner Amical où nous pensons nous joindre à eux pour notre prochaine réunion du Conseil d'Administration qui aura lieu le 19 octobre.

L'ordre du jour étant épuisé et aucune autre question n'étant posée, le Président remercie tous les Membres du Conseil d'Administration, et lève la séance à 12h15.

Le Président,

Le Secrétaire-Trésorier,

Fernand ANDREANI.

Gilbert BARBAROUX

Les dates de sortie de juin et septembre vous seront communiquées dès que possible.

Bureau	Conseil d'Administration	Assemblée Générale	Sortie
4 janvier 18 janvier			22 janvier dîner aux chandelles
1er février	15 février		
1er mars 15 mars 5 avril		19 avril	
7 juin 21 juin 5 juillet 19 juillet 2 août 16 août 6 septembre	20 septembre		
4 octobre 18 octobre 8 novembre 22 novembre 6 décembre	20 décembre		

La 7^{ème} course Paris-Honfleur



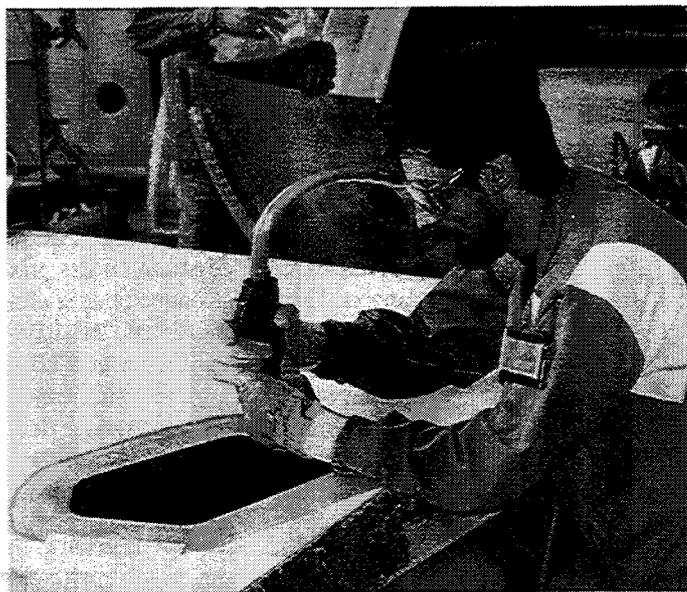
De g. à d.,
en haut, Jean-Marie Chlon,
Karim Kentache, Francis
Riautet, Sylvain Botrel.
En bas, Daniel Guerin,
Martine Merlin, Philippe
Lolotte, Denis Thomas.

Septième course de relais Paris-Honfleur, les 13 et 14 juin derniers. Près de cinquante-quatre équipes inter-entreprises ont pu participer à ce challenge et réalisé un parcours de 230 kilomètres en relais non-stop et par équipes de cinq. Parmi eux, sept agents de la division Révision des Equipements, DM.EE,

ont pris le départ le premier jour, à 20h30 dans les Yvelines, l'arrivée des premiers coureurs étant prévue le lendemain à partir de midi, à Honfleur. L'équipe Air France s'est finalement classée cinquième après 15h 22mn 55s de course, soit à près de 2h 4mn 2s de l'équipe gagnante. La même équipe avait déjà participé, en mars dernier, au Marathon de Paris, réalisant pour la plupart, le parcours en moins de trois heures. Trois heures et quarante-cinq minutes exactement pour la seule femme de l'équipe, Martine Merlin. Pour ces marathonien(ne)s qui entretiennent quotidiennement les équipements du Concorde, aucune commune mesure entre leurs résultats et ceux de l'avion supersonique. Car si un marathonien parcourt en moyenne 42 kms¹⁹⁵ à 13,5 kms/h, le Concorde met, quant à lui, trois heures trente à Mach 2 pour relier Paris à New-York. Reste un atout commun : la performance. ■

Réparations des gouvernes de direction et des élevons Concorde

Au mois d'août dernier débutait, sur tous les appareils en service, une campagne d'inspections des gouvernes de direction et des élevons Concorde. Son but : détecter d'éventuels décollements entre le revêtement métallique et le nid d'abeille composant ces éléments. Un point sur les différentes phases d'intervention.



● Pendant la phase de préparation, l'ouverture des parties endommagées.

● Dans la salle de collage, pendant la cuisson de la réparation, les tapis chauffants sont régulés par une valise "Anita".



Pour le service des contrôles non-destructifs (DM.WT) qui a mené les inspections, il s'est avéré nécessaire parfois de procéder à certaines réparations; des réparations alors réalisées par les ateliers de matériaux composites du centre d'Orly Nord (DM.VE).

D'abord le Bureau Technique de DM.VE établit la procédure de réparation et le bon exceptionnel. Pour cela, il s'appuie sur les documents de référence standard, sur le procès verbal de la division Réparations (DM.WX), sur la visualisation du décollement et, le cas échéant, sur l'Aérospatiale. Chaque réparation comprend alors cinq phases. La première, appelée "préparation", prévoit l'ouverture des parties endommagées et la découpe du nid d'abeille. Il faut ensuite préparer le "nida" neuf, ainsi que les "doubleurs" ou pièces de réparation du revêtement extérieur. La

deuxième phase, quant à elle, comprend une préparation de surface pour le collage à l'acide sulfochromique, dit "Pasa Gel". Cette préparation permet un meilleur accrochage de la colle. La phase de collage proprement dite, troisième étape du processus, consiste en un assemblage des pièces de réparation avec interposition de films de colle. Cet assemblage sera maintenu sous dépression. La cuisson, effectuée avec des tapis chauffants régulés par une valise "Anita", dure en moyenne de deux à trois heures. La température, maintenue constante, est de 175 ou de 120°C selon l'élément.

Dernière phase enfin, celle de finition, comprend l'"ébavurage" ou élimination des excédents de colle, et le "ponçage" des pièces. Réparation et parties adjacentes sont ensuite vérifiées à l'aide de la sonde M.I.A., mesureur d'impédance acoustique, lors d'un second contrôle non-destructif. Un dernier masticage assure pour finir l'étanchéité de l'ensemble, redonnant le profil aérodynamique de la gouverne afin d'apporter le moins de traînée possible. Le contrôle final permet au service de DM.WX de délivrer son habilitation. La gouverne est alors livrée à la subdivision structure (DM.QM), qui assurera l'habillage, le contrôle des parties mécaniques, la peinture de la gouverne avant de réintégrer le volant des pièces de rechange.

Air France possède cinq Concorde en service et deux immobilisés au sol. D'ici la fin du mois, les douze élevons et les deux gouvernes de direction de chaque avion, soit au total 515 000 points d'inspection sur chaque appareil, auront été contrôlés et, le cas échéant, réparés. ■

EXPLOITATION ACTUELLE DE CONCORDE A AIR FRANCE

Notre bel oiseau se porte bien. L'action en profondeur entreprise par les services d'entretien a pratiquement résolu les problèmes liés à l'ensemble de la chaîne de Jaugeage carburant.

Le circuit de conditionnement d'air, lui, tient encore les équipages en éveil avec quelques alarmes rapidement maîtrisées car sans gravité. Il faut dire que les groupes de conditionnement d'air assurent le confort des passagers depuis un nombre d'heures respectable.

En ce qui concerne les centrales à inertie, la préoccupation majeure vient plus de l'augmentation des coûts d'entretien que d'une dégradation de la fiabilité.

L'utilisation d'un autre modèle de centrales semble envisageable pour l'avenir.

La ponctualité technique demeure satisfaisante. On relève depuis le début de l'année une douzaine de retard supérieure à une heure.

On note deux demi-tour en vol consécutifs à un incident de train d'atterrissage et un éclatement de pneu lors du décollage.

Quatre demi-tour au sol ont pour origine la barre de tractage de l'avion, un défaut d'orientation des roues avant et un ennui de freins ; deux à la suite de difficultés de mise en route des moteurs ; un pour non allumage de la réchauffe au décollage et deux pour des problèmes hydraulique.

Afin de ne pas effectuer de grande visite au coup par coup, ces travaux ne débuteront que fin 1995 avec la mise en place d'une cellule grande visite qui traitera plusieurs avions à la suite.

L'installation sur avion du TCAS (Traffic and collision advance system) est en cours de réalisation.

le F. BVFC est terminé,
le F. BTSD doit être prêt mi-juin,
le F. BTSC sera opérationnel vers la mi-août,
le F. BVFF devrait être terminé fin septembre,
et le F. BVFA clôturera la série en décembre 1993.

L'écran thermique des hublots est remplacé au fur et à mesure des besoins par un nouveau modèle en "verre triplex" afin de mieux protéger le hublot lui-même en cas de rupture de l'écran.

DEPART EN RETRAITE EN 1993 :

- 1er Février : M. DELORME Claude, CDB, Chef de la division Concorde.
- 1er Mars : M. POULAIN Claude, OMN, Chef de secteur OMN.
- 1er Mai : M. GRANDJEAN Henri, CDB, Conseiller PN.
- 1er Août : M. CHAUVE Jean-Marie, CDB, assistant de secteur.
- 1er Septembre : M. DUGUET Gérard, CDB.

Bonne retraite à tous !

STAGE EN COURS :

Le QE n° 25 a commencé le 1er juin avec Messieurs :

CDB : M. PECRESSE Yves
: M. BRULANT Michel

OLP : M. MAUROY Guy
: M. LAPERSONNE Patrice

OMN : M. BUISSON Robert

M. HOLBERCQ André a malheureusement perdu sa licence le 19 mai.

CARNET ROSE CHEZ LES HOTESSES "CONCORDE" :

Quelques unes de nos hôtesses viennent de connaître une escale prolongée pour donner naissance à de charmants bambins. Ce sont Mesdames :

- ANDRE Marguerite
- TRESAMINI Danièle
- VESCOLVALI HERSEN Françoise
- SANDOZ Dominique
- DAGORNE Virginia
- DUPEREY Chantal

Toutes nos félicitations !

VOLS SPECIAUX CONCORDE :

Deux nouvelles villes ont accueilli Concorde :

La ville de RENO pour le meeting aérien et la ville d'INDIANOPOLIS pour la célèbre course automobile.

Un tour du monde, organisé par l'agence KUONI, est prévu du 10 au 26 octobre avec les escales suivantes :

- | | | |
|--------------|---|------------------------------|
| - 10 octobre | : | PARIS - WASHINGTON |
| - 12 " | : | WASHINGTON - LAS VEGAS |
| - 14 " | : | LAS VEGAS - HONOLULU/PAPEETE |
| - 17 " | : | PAPEETE - SYDNEY |
| - 19 " | : | SYDNEY - DENPASAR |
| - 22 " | : | DENPASAR - COLOMBO |
| - 24 " | : | COLOMBO - MASCATE |
| - 26 " | : | MASCATE - BAHREIN - PARIS |

Dans le but d'améliorer l'harmonisation de l'utilisation du personnel navigant technique en fonction des besoins de la compagnie, quelques mécaniciens navigants ont quitté la division Concorde pour quelques mois et sont retourné voler sur B747

Il s'agit de Messieurs :

- MICHAUT Hubert de décembre 1992 à avril 1993
- CROUZET Jean-Pierre de février à mai
- PELLERIN Guy de mai à septembre prochain

NOMINATIONS A LA DIVISION CONCORDE :

Ont été nommé Messieurs :

- GIRARD Philippe, CDB, Chef de la division concorde
- ESCUYER Jean, OMN, Chef du secteur OMN
- BILLEREY Claude, OMN, Adjoint Technique
- MARCOT Jean, OPL, chargé de mission

Henri RANTY.

COMPTE RENDU FINANCIER POUR L'ANNEE 1992

Du 01.01.92 au 31.12.92

L'Association compte à ce jour 182 adhérents, dont 2 membres à vie, 1 membre d'honneur, et 1 membre associé. Ce qui porte l'effectif cotisant à 178.

15 adhérents n'ont pas encore payé leur cotisation 91 = 2 250 Frs

36 adhérents n'ont pas encore payé leur cotisation 92 = 6 480 Frs

Nous vous rappelons à ce sujet que les cotisations doivent être payées entre le premier janvier et le 31 mars. Il vous est facile de contrôler si vous êtes à jour en vérifiant si vous avez collé sur votre carte A.P.CO.S. le timbre de l'année en cours.

Grâce à l'effort constant des membres du Conseil d'Administration, des membres du Bureau, de certains Amis qui viennent nous aider et à d'autres qui nous simplifient la tâche, nous arrivons à faire face honorablement à la situation.

En attendant de vous voir très bientôt, nous vous remercions à l'avance et vous prions de croire, à nos sincères amitiés et à nos sentiments les plus cordiaux.

Fernand ANDREANI.

Gilbert BARBAROUX.

DETAILS DES AVOIRS 92

L'association se compose de 178 adhérents :
1 membre d'honneur + 1 membre associé + 2 membres à vie soit 174 cotisations
manque 36 cotisations - cotisants 138

Recettes :

138 cotisations à 180 Frs	24 840,00 Frs
Vente objets pub	7 670,00 Frs
Intérêts 92	1 582,14 Frs
TOTAL	34 092,14 Frs

Avoir :

2 membres à vie (1500 Frs)	3 000,00 Frs
1 ordinateur Amstrad PCW 8256	don de M. J.P. LE MOEL
AVOIR 91	18 803,19 Frs
TOTAL	55 895,33 Frs

DETAILS DES DEPENSES 92

Fournitures	4 893,50 Frs
P.T.T.	2 907,10 Frs
Dactylos	1 352,00 Frs
Remboursement fond de caisse (200 F x 8)	1 600,00 Frs
divers (5846+2873)	8 722,00 Frs
TOTAL	19 474,60 Frs

BILAN DE L'ANNEE 92

TOTAL 92	55 895,33 Frs
- Dépenses	19 474,60 Frs
= Bénéfices	3 6820,73 Frs
Avoir au 31.12.92	4 6017,54 Frs

LA MISE AU POINT ET LA CERTIFICATION DE LA VERSION DE MISE EN SERVICE DE CONCORDE

Dans les articles précédents, j'ai retracé à grands traits l'histoire du programme jusqu'à la fin des essais des avions prototypes.

La phase d'essais en vol des avions prototypes avait permis de confirmer la possibilité de réaliser un appareil de transport supersonique adapté à la traversée de l'Atlantique Nord mais dans une définition assez profondément modifiée par rapport à celle des prototypes.

Pour aboutir à la définition qui reçut fin 1975 le Certificat de Navigabilité de Type, il y eut différentes étapes matérialisées par les appareils de présérie puis tête de série.

1° - DEFINITION DES APPAREILS UTILISES POUR ABOUTIR A LA CERTIFICATION ET DATES DE LEURS PREMIERS VOLS

1.1 - Appareils de présérie

* AVION 01: de responsabilité britannique.

Avait le plan de forme de la voilure de la future série ainsi que la nouvelle géométrie du nez.

Premier vol : 17 décembre 1971

* AVION 02 : de responsabilité française.

Premier avion à avoir l'ensemble du plan de forme de la future série, c'est-à-dire qu'en plus des modifications déjà présentes sur l'avion 01, apparaissaient pour la première fois la nouvelle géométrie de pointe arrière et le nouveau concept de tuyères secondaires.

1.2 - Appareils de série

* AVION N° 1 : de responsabilité française.

En plus de la définition des formes acquises dès l'avion 02, c'est le premier appareil dont la définition structurale, les masses de calcul, la capacité carburant et l'architecture générale des systèmes étaient, dès le premier vol, représentatives de la définition d'entrée en service.

En revanche, de nombreuses mises au point restaient à faire dans les lois des divers calculateurs :
Premier vol : 6 décembre 1973.

* AVION N° 2 : de responsabilité britannique.

Même définition que celle de l'avion n° 1

Premier vol : 3 février 1974.

* AVION N° 3 : de responsabilité française.

Premier vol : 31 janvier 1975.

* AVION N° 4 : de responsabilité britannique.

Premier vol : 27 février 1975.

Pour ces deux derniers appareils, peu après leurs premiers vols, ils reçurent l'aménagement commercial et la mise à jour des définitions des systèmes retenues comme base pour la certification. Ceci de façon à réaliser pendant le printemps et l'été 1975 les vols d'endurance en conditions opérationnelles qui étaient imposés par le programme de certification.

2° - DEROULEMENT DES ESSAIS DE MISE AU POINT ET CERTIFICATION

Il serait trop long de raconter dans le détail quelles furent la répartition des tâches entre les divers appareils ainsi que les difficultés rencontrées dans cette mise au point de la définition série.

Mais il est un système qui mérite une mention spéciale car l'obtention d'une définition certifiable ne fut acquise que très tardivement, au risque de compromettre l'ensemble du programme. Il s'agit du système de régulation des entrées d'air.

Dans l'article sur les Essais en vol du prototype, il apparaissait déjà que ce système avait été le plus critique dans la progression dans le domaine de vol et ceci conduisit à revoir complètement la conception pour la future série avec la décision de construire la régulation autour du concept très nouveau de calculateurs numériques.

Dans une première phase, l'avion 01 fut, conformément au partage des responsabilités entre britanniques et français, chargé de la mise au point et de la certification des lois qui parurent acquises au printemps 1974. mais malheureusement, il apparut rapidement qu'en certains points du domaine de vol à grand Mach, la définition n'était pas acceptable comme standard de certification. Il fut alors décidé de modifier profondément le programme en transférant sur l'avion n° 1 la poursuite de la mise au point et de la certification des entrées d'air préalable à la certification des qualités de vol à grand Mach. Sans entrer dans trop de détails, le lecteur comprendra que sur réduction rapide d'un réacteur au ralenti et a fortiori en cas d'extinction la loi d'ouverture retenue pour la porte de décharge affecte le flux d'air évacué vers le bas de la nacelle et partant le couple de roulis.

Au-delà des vols d'essais pour mise au point et certification, certains vols ont été effectués pour prouver aux responsables politiques et aéronautiques ainsi qu'aux média que CONCORDE tiendrait les objectifs ambitieux d'un appareil supersonique de transport commercial.

Parmi ceux-ci, les vols les plus marquants qui méritent d'être signalés :

- Vols à Mach = 2,00 avec l'avion 02 au profit de personnalités dans le cadre du Salon du BOURGET fin mai 1973 (aménagement de luxe pour 32 passagers dans la partie arrière du fuselage, les zones avant et centrale étant occupées par l'instrumentation d'essais et les postes d'ingénieurs navigants.

- Première traversée de l'Atlantique NORD le 26 septembre 1973 par l'avion 02 sur l'étape Washington-Dulles à ORLY (durée 3h33) avec 32 passagers.

- Mai-Juin 1974, toujours avec l'avion 02 :

- 5 aller-retour PARIS-DAKAR-RIO de JANEIRO dont l'un effectué entre 7h00 et 22h00.
- 4 aller-retour PARIS-BOSTON
- 1 aller-retour BOSTON-MIAMI

3° - PRINCIPALES EVOLUTIONS ENTRE LA DEFINITION DES PROTOTYPES ET CELLE DE L'AVION A LA MISE EN SERVICE

3.1 - L'aile

Modification du plan de forme de l'aile extrême, c'est-à-dire de la surface de voilure à l'extérieur des nacelles. Cette modification avait été décidée au vu d'études théoriques et de résultats de soufflerie sans attendre les résultats des vols des prototypes.

Modification de la courbure du bord d'attaque pour tenir compte en particulier de la **compatibilité** entrées d'air à faible incidence.

3.2 - La partie arrière

Elle fut modifiée sur l'avion de série par un allongement de près d'un mètre et en la relevant, ceci dans un double objectif de réduction de la traînée d'onde et d'amélioration de la capacité du réservoir arrière. De même la géométrie des gouvernes de direction fut modifiée.

3.3 - Le nez

Dès le début de l'étude, le principe du nez basculant et d'un système de visière mobile avait été adopté. Le prototype avait en position de visibilité maximale le nez abaissé à 17°5 et en position de croisière une visière métallique qui rattrapait parfaitement le profit optimum du point de vue traînée mais ne donnait alors qu'un champ de vision extrêmement réduit et ceci malgré le dispositif optique utilisé.

Il fut donc décidé, dès 1967 après des présentations sur maquettes, de changer pour les appareils de série la géométrie du nez aux dépens de l'optimisation de la traînée et d'installer une visière qui permit même en position haute une certaine vue du monde extérieur.

Quand au braquage maximum, il fut prouvé par essais en vol que le braquage du 17°5 était superflu et comme d'autre part il créait quelques problèmes au plan aérodynamique, ce braquage maximal utilisé à l'atterrissage a été ramené à 12°.

3.4 - Issues de secours - Hublots

De nouvelles porte d'accès et issues de secours furent définies pour satisfaire aux exigences réglementaires en particulier américaines.

Si sur le prototype, la taille des hublots paraissait encore assez classique, il fallut la réduire considérablement pour les avions de série, là encore pour satisfaire les exigences réglementaires.

En effet, il fut demandé d'envisager le cas de détresse où deux hublots seraient rompus en croisière à 60 000 ft et ce avec un prélèvement d'air sur quatre manquant. Dans de telles conditions pour que l'altitude maximale de la cabine soit acceptable, la seule solution résida dans l'adoption de hublots de très petites dimensions.

3.5 - Installation propulsive

La définition fut totalement reprise :

- nouveaux moteurs, il fallait augmenter de façon importante la poussée
- nouvelle entrée d'air, il fallait augmenter la section, modifier la forme des lèvres ainsi que l'étrave (d'après les résultats d'essais en vol du prototype)
- nouvelles tuyères arrière, qui étaient d'un principe tout différent à la fois pour le fonctionnement en jet direct et en inversion de poussée
- nouvelle conception de la fixation des moteurs qui avait déjà dû être modifiée entre la conception initiale et le premier vol du prototype mais sans assurer un positionnement parfait du moteur par rapport à l'entrée d'air compte tenu des déformations de la voilure et du moteur.
- nouvelle nacelle, celle du prototype ne pouvait être acceptée pour de multiples raisons en exploitation commerciale (en particulier la fixation des capots ouvrants).

3.6 - Dimensions et masses caractéristiques

	PROTOTYPE	SERIE
Longueur hors tout (m)	56,135	61,66
Masse maximale décollage (t)	138 *	185

(*) certains vols prototype furent effectués à des masses allant jusqu'à 155 tonnes.

3.7 - Systèmes

Dans les principes généraux, il n'y eut pas de remises en cause fondamentales mais pratiquement tous durent évoluer entre le prototype et la version série, sans prétendre tout couvrir, on peut citer parmi les évolutions les plus importantes :

- Commandes de vol

Modification des lois de braquage des élevons internes pour éliminer un phénomène d'interaction dissymétrique aérodynamique en transsonique pour les forts braquages en roulis dans les cas de vol sans stabilisateurs.

Modification des lois de braquage des élevons externes en roulis dans le domaine périphérique.

Augmentation des moments disponibles sur les élevons internes pour disposer en transsonique d'un couloir de centrage plus généreux...

Suppression des aérofreins utilisés sur prototype pour pallier les difficultés que présentait la réduction des moteurs à Mach voisin de 2,00.

- Carburant

De 17 réservoirs sur le prototype d'une capacité totale de 81 tonnes, on est passé sur la série à 13 réservoirs d'une capacité totale de 95 tonnes.

- Conditionnement d'air

Alors que sur le prototype, il n'y avait que trois groupes, l'augmentation de taille des avions de série conduisit à passer à quatre groupes.

- Hydraulique

Les pompes du prototype durent être remplacées par un nouveau modèle mais il fallut également revoir les circuits de retour des servocommandes vers les bâches et installer une génération d'ultime secours.

- Trains - Freins

Le train fut redimensionné pour passer à l'avion de série. Le sabot arrière de queue fut remplacé par une roulette pour éviter l'endommagement de la pointe arrière sur des atterrissages à assiette excessive.

Les freins acier furent remplacés par des freins carbone, ce qui en fut la première application sur avions de transport (sur CONCORDE, le gain de masse dû à l'adoption du carbone était supérieur à 500 kg soit 5 % de la charge marchande...).

Montage de dispositifs de déviation des projections d'eau ou de neige tant sur le train avant que sur les trains principaux : sans ces dispositifs, les projections dans les entrées d'air provoquaient des extinctions réacteurs.

- Génération électrique

Sur le prototype, la génération adoptée comportant deux réseaux séparés avec mise en parallèle des deux alternateurs de 40 KVA.

Sur l'avion de série, pour tenir compte du bilan électrique, en particulier avec le dégivrage électrique, il fut décidé d'adopter une génération avec quatre alternateurs, de 60 KVA mis en parallèle avec découplage en deux demi-réseaux pour les atterrissages automatiques.

- Navigation

Au lancement du programme, il n'était pas encore établi que les centrales à inertie seraient le moyen unique de navigation longue distance en supersonique. Sur le prototype avait été prévue l'installation de Radar Doppler et de sextant automatique (ASTRO TRACKER). Ces solutions furent assez rapidement abandonnées compte tenu de l'évolution rapide des performances des centrales à inertie.

Les prototypes eurent donc en système de base deux centrales inertielles SAGEM qui pesaient chacune près de 100 kg.

Pour l'avion de série, il fut décidé de passer à une définition à trois centrales inertielles avec système de comparaison des informations pour pouvoir automatiquement isoler la centrale défaillante. Dans cette architecture, il fut nécessaire d'abandonner le matériel SAGEM, très performant mais qui, en plus de la masse importante, s'était avéré peu fiable et les appareils de série reçurent des centrales LITTON pour AIR FRANCE et DELCO pour BRITISH AIRWAYS.

- Poste d'équipage

Le poste d'équipage des prototypes comportait quatre places de travail : deux places "pilotes", un poste mécanicien avec manettes de commande des moteurs couplées à celles du pylône central et un poste navigateur.

Pour l'avion de série, avec l'adoption des centrales inertielles, il n'était plus nécessaire de conserver un poste navigateur et le poste mécanicien fut totalement repensé avec suppression des doubles commandes moteurs. Ceci conduisit à une conception telle qu'en phases de décollage et d'approche, le mécanicien navigant travaille face au pylône et au panneau central pour pouvoir surveiller la propulsion qui est sur cet avion assez complexe du fait de la réchauffe et des deux tuyères à géométrie variable. Alors que pendant les autres phases de vol, il peut reculer et se retourner vers les panneaux systèmes où malgré les automatismes, la charge de travail est déjà importante en surveillance et le devient, plus encore, en cas de défaillance des automatismes, en particulier dans la gestion du carburant.

4° - DATES D'OBTENTION DE LA CERTIFICATION DE TYPE

Après les ultimes essais de certification, leur exploitation, l'exécution des vols d'endurance et la rédaction des rapports transmis aux autorités françaises et britanniques, tout paraissait réglé pour obtenir à la fin de l'été 1975 la certification de type à la fois par la DGAC et la CAA.

Mais la fin du parcours nous réservait encore quelques ultimes difficultés.

Dans les vols d'endurance effectués par l'équipage britannique avec l'avion n°4 (British Aerospace, British Airways - CAA) au cours du mois d'août 1975, certains comportements en croisière à Mach = 2,00 en pilote automatique sur des étapes Bahrein - Bombay - Kuala Lumpur ou Singapour furent considérés comme inacceptables et donc la CAA réserva sa position vis-à-vis de la délivrance du certificat de navigabilité.

Les autorités françaises, après analyse des enregistrements effectués à bord de l'avion n° 4 pendant ces phases considérées comme critiques eurent une appréciation différente et décidèrent de délivrer le certificat de navigabilité français le 9 septembre 1975.

Comme le pilote automatique était une responsabilité Aérospatiale, une campagne d'essais complémentaires avec recherche systématique des conditions les plus sévères en croisière du point de vue turbulence, inversions de température, rotation de vent fut conduite avec l'avion n° 1 de fin Octobre à mi novembre 1975 en basant l'avion à KUALA LUMPUR.

Il fut alors possible de démontrer aux pilotes certificateurs et aux chefs pilotes de British Airways que dans les conditions les plus sévères, le comportement de l'avion en pilote automatique ne mettait jamais en cause la sécurité et qu'une procédure d'utilisation très simple permettait d'éviter le comportement qui avait inquiété, à tort, les équipages pendant l'endurance.

A la suite des rapports établis après cette campagne, la CAA a finalement délivré le 5 Décembre 1975 le certificat de navigabilité dans la même définition que celle approuvée par la DGAC début Octobre.

5° - BILAN DES VOLS EFFECTUES A LA DATE DE DELIVRANCE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE D'OCTOBRE 1975

Avion	Nombre de vols	Heures de vol	Heures supersoniques
001	397	812	255
002	437	824	173
01	269	633	217
02	298	634	273
1	346	729	247
2	337	736	201
3	167	485	308
4	177	520	255
Ensemble de la flotte	2428	5373	1929

Dans un prochain article, nous compléterons cet historique par un aperçu sur les éléments techniques essentiels survenus à partir de la mise en service jusqu'à un passé récent.. Enfin un article final essaiera de mettre en lumière les oppositions qui jalonnèrent le programme et comment elles furent en général surmontées.

Henri PERRIER

BALADE EN CHARENTE POITOU

L'A.P.CO.S. organise pour tous les membres, leur famille et leurs amis, les **24 - 25 et 26 septembre 93** une sortie en Charente Poitou.

PROGRAMME

Vendredi 24 septembre :

Accueil, puis prise en charge d'une partie des participants à SOUBISE. Vers **13h30 départ** pour rejoindre l'autre partie du groupe à la gare S.N.C.F de LA ROCHELLE.

A 14h30 votre périple commencera par la visite guidée de la très belle ville de LA ROCHELLE : visite en autocar, vue sur le port de plaisance des MINIMES, le VIEUX PORT et ses célèbres tours, puis départ pour le port de LA PALLICE, en eau profonde à côté du pont menant dans l'île de Ré, nommée RE LA BLANCHE. Retour dans la ville pour la visite à pied, caractérisée par le passage dans les rues piétonnes et à arcades puis arrêt devant l'hôtel de ville... Petit temps libre, puis visite de notre très bel aquarium, l'un des plus beaux d'Europe. Départ vers 18h30 pour SOUBISE, arrivée à 19h00 à votre hôtel. Dîner et logement.

Samedi 25 septembre :

Petit déjeuner.

Départ après le petit déjeuner vers 8h15 pour la visite guidée de la CORDERIE ROYALE A ROCHEFORT, ancien magasin et atelier où l'on entreposait du chanvre... Puis à 10h15 visite de la maison de Julien VIAUD ou Pierre LOTI, officier de marine, académicien. Demeure caractérisée par le souvenir de ses longs voyages. Départ en direction des DEUX SEVRES pour découvrir LA VENISE VERTE ou Marais Poitevin. Arrivée vers 12h45 pour un déjeuner de spécialités de la région, dans un restaurant près de l'eau. Continuation par un petit tour en barque et retour par COULON, LA GARETTE...

Arrivée vers 17h30 pour la visite du château de la ROCHE COURBON puis promenade dans ses jardins. Retour à votre hôtel à Soubise.

Dîner (repas de gala), logement.

Dimanche 26 septembre :

Petit déjeuner.

Départ vers 9h00 de votre hôtel pour se diriger à BROUAGE, ancienne forteresse située autour d'anciens marais salants, visite guidée de la citadelle et de ses remparts à la Vauban. Départ pour marennes, pour une visite du musée ostréicole, puis déjeuner fruits de mer chez cet ostréiculteur. L'après midi, départ pour la découverte de l'île appelée ÎLE LUMINEUSE, soit l'île d'OLERON passage du pont, arrivée à SAINT TROJAN LES BAINS, puis le château, BOYARDVILLE, d'où l'on peut apercevoir le Ford Boyard par beau temps en mer, puis la pointe de l'île et le phare de Chassiron. Retour par la cotinière, un charmant petit port de pêche, le prieuré et retour sur le continent.

Passage par la forêt de la Coubre, la côte sauvage puis ROYAN, ville neuve station balnéaire réputée. Arrivée au château de DIDONNE pour une visite de cave et dégustation de Pineau et cognac, soit disant les nectars des dieux... Retour à Soubise vers 18h45.

TARIF : PRIX NET PAR PERSONNE 1500 Frs.

CE PRIX COMPREND :

Un accompagnement agence

Le transport en autocar de grand-tourisme aller et retour.

Les prestations mentionnées selon programme :

La visite guidée de La Rochelle, la visite guidée de la corderie Royale, la Maison de Pierre Loti, la promenade en barque, la visite du château de la Roche Courbon, la visite guidée de Brouage, la visite du musée ostréicole, la visite et dégustation de Pineau et cognac au château de Didonne.

Les déjeuners vin et café compris.

Les petits déjeuners de samedi et dimanche.

Le repas de vendredi soir.

Le repas de samedi soir qui sera de grande cuisine, alliant QUALITE et PRESTIGE, Chef de Cuisine, Lilyane BENOIT, de renommée internationale.

Le logement du vendredi soir et samedi soir,

Ne sont pas inclus les extra et dépenses d'ordre personnel.

COMMENT S'Y RENDRE :

En voiture : à 5 kilomètres de Rochefort, sur la route côtière de Port-des-Barques, Brouage, au centre du village de SOUBISE.

**Hôtel Restaurant "LE SOUBISE"
62 rue de la République
17780 SOUBISE**

Tél. 46 84 92 16 et 46 84 93 36

PARKING ET JARDIN - CALME ABSOLU

Rendez-vous à cet hôtel à 13h00. Départ du car à 13h30 (début de la balade).
Dimanche vers 18h45 le car vous dépose à ce même hôtel (fin de la balade).

Par le train :

VENDREDI :
TGV 8319 départ de Paris 11h00
Arrivée à La Rochelle 13h51
Notre car vous prendra vers 14h30 au plus tard

DIMANCHE :
Le car vous dépose à la gare de SURGERES départ vers 19h45 par TGV 8384 qui arrive à PARIS à 22h20.
(Gare de départ à vérifier ainsi que l'horaire 19h24 si à La Rochelle changement d'horaire ce dimanche)

**DEMANDE D'INSCRIPTION
BALADE EN CHARENTE POITOU**

Réponse impérative avant le 3 septembre 1993.

NOM :

Nombre de participants :

Je joins à ma fiche d'inscription un chèque de 1 500 Frs x = Frs
A l'ordre de l'A.P.CO.S



Je me rends à SOUBISE en VOITURE



Je me rends à LA ROCHELLE par le TGV

(le car me prendra à la gare vers 14h30 et me reconduira à la gare pour le TGV qui arrive à Paris à 22h20)

Je désire réserver une chambre au SOUBISE (que je réglerai personnellement) :



Pour la nuit du jeudi 23 au vendredi 24



Pour la nuit du dimanche 26 au lundi 27

CONCORDE ET LE GOLF



11 Juin 1993

Comme chaque année, au mois de juin, tous les membres de la section GOLF ASAF Trépignent, club à la main, pour participer à la Coupe Concorde, la 13ème du nom en 93.

Ce 11 juin, le soleil n'était point au rendez-vous, nous avons eu des rafales de vent accompagnées d'une pluie qui n'avait rien de Bretonne et malgré cette météo peu encourageante, plus de 180 golfeuses et golfeurs ont pris le départ sur le golf de COURSON à une trentaine de kilomètres de

Paris, ce parcours est intéressant et le paysage un peu lunaire.

Les rafales de vent nombreuses permettaient de faire parcourir à notre petite balle des distances inhabituelles, ou à l'inverse, lui donnaient des directions pas toujours souhaitées ! Qu'importe l'ambiance était au beau fixe et l'essentiel est de participer...

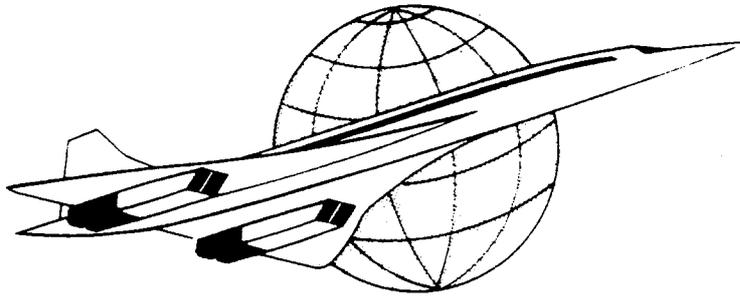
Vers 19 heures, tous les joueurs étaient réunis au Club House, ravis de leur journée et heureux de bavarder avec les copains.

Arriva l'heure de la remise des prix, parfaitement dotée par de nombreux sponsors, et les meilleurs golfeuses et golfeurs furent applaudis et récompensés de leurs "exploit".

Un verre de l'amitié clôtura cette 13ème Coupe Concorde et chacun d'entre nous a pris note de la prochaine en juin 94.

Merci à tous les organisateurs et sponsors de cette compétition golfique qui est celle à ne pas manquer.

Nicole MENEVEUX.



**ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE
ET DU SUPERSONIQUE**

FONDEE LE 26 JAN 1990

AERO-CLUB DE FRANCE - 6 RUE GALILEE 75116 PARIS

J.O DU 28 FEV 1990

Objet: Grouper en une étroite solidarité tous ceux qui appartiennent ou ont appartenu, par leur profession, à la mise en service et à l'exploitation de CONCORDE, et participé au développement de l'aviation supersonique.

DEMANDE D'ADHESION
.....

NOM et PRENOM :

DATE et LIEU de NAISSANCE :

ADRESSE PERSONNELLE :

TELEPHONE :

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

TELEPHONE :

DATE D'ENTREE A AIR-FRANCE :

 A L'AEROSPATIALE :

 AU C.E.V. :

 Dans une INDUSTRIE AERONAUTIQUE :

DATE D'AFFECTION SUR CONCORDE :

 SUR SUPERSONIQUE :

FONCTON :

DATE DE FIN D'AFFECTION :

DATE DE LA RETRAITE :

DERNIERE FONCTION :

Je déclare adhérer à l'ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE (A.P.CO.S.).

Date et Signature.

Joindre : 1°/ Le montant de la cotisation (chèque bancaire ou postal) de 180 Francs à l'ordre de l'A.P.CO.S..
2°/ DEUX photos d'identité.