


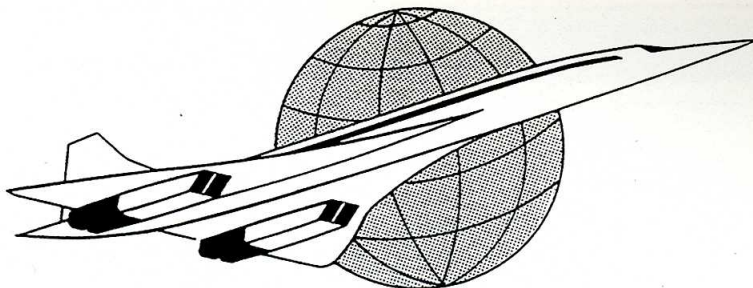
N°11 - MARS - 96

# *mach* 2.02



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE





## 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

**MACH 2.02** > Directeur de publication : Fernand ADREANI - Directeur Adjoint : René DUGUET - Rédacteur en chef Gabriel AUPETIT - Comité de rédaction : Gibert Barbaroux - Violaine Richard - Léon FAVIEZ - Henri RANTY. (publication bi-annuelle)

### CONSEIL d'ADMINISTRATION

#### Pour les essais :

P.Bolliet  
A.Doniguan  
C.Durand  
H.Perrier  
M.Rétif

#### Pour le personnel au sol :

G.Aupetit  
P.L.Breil  
J.P.Caillaud  
B.Combelles  
B.Lapierre

#### Pour la ligne :

F.Andréani  
G.Barbaroux  
G.Caillat  
R.Cathala  
R.Cathodeau  
R.Duguet  
L.Faviez  
P.Grange  
J.P.Lemoel  
R.Machavoine  
H.Ranty  
J.Schwartz  
C.Poulain  
N.Meneveux

### COMPOSITION DU BUREAU

Président : Fernand ANDREANI

Président d'honneur : André TURCAT

#### Membres d'honneur

Jean Didier BLANCHET  
Gérard FELDZER  
Poisson QUINTON

#### Vice-présidents

Michel RETIF  
Gabriel AUPETIT  
René DUGUET

Secrétaire-trésorier : Gilbert BARBAROUX

Secrétaire-adjoint : Léon FAVIEZ

Trésorier-adjoint : Pierrette CATHALA

### LISTE des COMMISSIONS

#### Commission des statuts

P.L Breil - H.Ranty - L.Faviez

#### Commission des manifestations culturelles

R.Duguet - G.Aupetit

#### Commission technique

R.Machavoine - H.Ranty

#### Commission sociale

C.Courty - V.Richard  
N.Meneveux - C.Taranoff

#### Commission informatique

J.P Lemoel - L.Faviez  
G.Barbaroux - C.Poulain

### CHARGES DE MISSION

#### Suivi technique de CONCORDE

B.Combelles

#### Suivi opérationnel de CONCORDE

H.Ranty

#### L'avenir du supersonique

R.Machavoine

#### Histoire de CONCORDE

J.P Lemoel

#### Objets publicitaires

P.L Breil

*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.*

# SOMMAIRE

* L'EDITORIAL DU PRESIDENT.	1
* COMPTE-RENDU du CONSEIL d'ADMINISTRATION du 19,DEC 95.	2
* A LA DECOUVERTE DU LOT LES 22.23 ET 24 SEPT 95.	5
* REPAS ANNUEL DES AMIS DE CONCORDE A TOULOUSE.	12
* ALLOCUTION de Jean-Pierre FLAMAND.	15
* REPAS AUX CHANDELLES POUR LES 20 ANS DE CONCORDE ET LES 6 ANS DE L'A.P.CO.S.	17
* LA CUILLERE.	17-1
* LE VIN ROSE.	18
* LE PROJET AMERICAIN DE TRANSPORT SUPERSONIQUE. SST-1961 à 1971	20
* ASPECT TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION CONCORDE.	28
* DETAILS DU RECORD DU F-BTSD.	31
* CONCORDE ;25 ANS DEJA.	34
* DEPANNAGE A DJIBOUTI.	37
* QUESTIONNAIRE A.P.CO.S.	42
* BULLETIN D'ADHESION.	43

## EDITORIAL DU PRESIDENT

*Veillez nous excuser, au moment de mettre sous presse, notre Président a du être hospitalisé pour un ulcère à l'estomac.*

*Il est en ce moment en hospitalisation à domicile, dans sa Touraine ,où il se remet lentement.*

*Nous lui souhaitons un prompt rétablissement et espérons le voir parmi nous très bientôt.*

*Nous vous ferons parvenir son éditorial dans notre prochain numéro.*

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

PARIS le 16 JAN 1996

COMPTE-RENDU de la REUNION du CONSEIL d'ADMINISTRATION qui s'est tenue dans les salons de l'Aéroclub de FRANCE le 19 DEC 1995.

Président: Fernand ANDREANI  
Secrétaire Trésorier: Gilbert BARBAROUX

**Etaient présents:**

**Henri PERRIER, Gabriel AUPETIT, René DUGUET, Pierre-Louis BREIL, Léon FAVIEZ, Pierrette CATHALA, Raymond MACHAVOLNE, Christiane TARANOFF, Fernand ANDREANI, Nicole MENEVEUX, Gilbert BARBAROUX et en auditeur libre Claude POULAIN.**

**Etaient représentés:**

Gérard CAILLAT, Pierre GRANGE, Violaine RICHARD, Pierre BOLLIET, Azad DONIGUIAN, Jean-Paul LE MOEL, Roger CATHODEAU et Michel RETIF.

12 Présents + 8 Pouvoirs = 20 Représentés sur 24 Membres du Conseil d'Administration et 3 Membres des Commissions. Le quorum étant atteint, le Président déclare la Séance ouverte à 14 Heures .

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 dernière sortie dans le LOT a été une magnifique et grande réussite où l'on a pu apprécier une très forte participation de nos Amis Toulousains.

Réussite aussi le déjeuner organisé par Michel RETIF en l'honneur du départ à la retraite de Gilbert DEFER et de la remise de la médaille de l'aéronautique à Messieurs Jean-Pierre FLAMANT et Michel GIGOT, tous 3 membres de l'A.P.CO.S.)

Vous pourrez lire de le bulletin N°11 le compte rendu de ces deux sorties.

**2°. BULLETIN N° 11.**

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 Février pour celui de Mars et avant le 15 septembre pour celui d'Octobre, si possible.

Nous aimerions aussi que vous nous fassiez part de vos suggestions ou de vos désirs en ce qui concerne les sorties, les soirées ou nos activités amicales. Merci d'avance.

**3°. LES COMMISSIONS.**

Grace aux efforts déployés par Christiane TARANOFF, Nicole MENEVEUX et Annick MOYAL, la commission sociale commence à mieux fonctionner. Nous regrettons de pas avoir plus de contacts avec tous nos Amis en

**ACTIVITE.** Vous pouvez tous les premiers et troisièmes **MARDIS** de chaque mois Assister à la réunion du bureau à 14 heures, dans le local de l'A.P.CO.S. au premier étage de ME.QN.à ROISSY. Ceux qui le souhaitent peuvent se joindre à nous à partir de 10 h00 et venir déjeuner au restaurant du personne

le Bureau convoquera à chaque réunion du Conseil d'Administration la commission sociale composée de ;Nicole MENEVEUX, Christiane TARANOFF et de Annick MOYAL. Les volontaires qui désirent renforcer cette équipe sont priés de se faire connaître.

#### **4°. LES COTISATIONS.**

Le trésorier se désespère et ne sait plus comment faire comprendre à tous les adhérents que pour l'instant nous avons la chance de pouvoir faire beaucoup de choses par nous même, et que chacun de nous y met du sien bénévolement.

Les cotisations sont toujours de 180F. Elles doivent être réglées entre le 1 JANVIER et le 31 MARS. Pour savoir si vous êtes à jour de vos cotisations, il suffit de vérifier sur votre carte d'Adhérent si vous possédez le timbre de l'année en cours. N'hésitez pas à nous contacter si elle est en mauvais état.

Si vous n'avez pas réglé 3 ANNEES consécutives, vous serez considéré comme démissionnaire, et vous ne recevrez plus aucun courrier de notre part.

Vous ne pouvez participer aux votes au sein de l'association, si vous n'êtes pas en règle avec le Trésorier.

Nous sommes en ce moment 173 Adhérents, 117 seulement se sont acquités de leur cotisation 95!!! (Après rappel).

#### **5° OBJETS PUBLICITAIRES**

Monsieur Léon FAVIEZ reste à votre entière disposition pour vous procurer; Auto-collants(10F), insignes(30F), cravates(100F), casquettes(60F) et très bientôt pour les amateurs de golf ou de tennis une visière à notre logo.

Le prix des casquettes a diminué car c'est la deuxième série que nous faisons faire, et que la matrice à notre logo n'est plus facturée.

Pour tous les amateurs de belles histoires Monsieur Jean Paul LE MOEL a sorti un superbe livre où notre Seigneur CONCORDE raconte sa vie, de sa naissance à aujourd'hui. (195 F +29 pour frais d'envoi) S'adresser à Monsieur Jean-Paul LE MOEL Tél; 36.68.06.91) ou à l'A.P.CO.S. C'est un livre passionnant qui s'adresse au grand public, que l'on soit un PRO ou un neophyte on appréciera la verve et l'humour de notre Ami Jean-Paul.

Faites nous savoir si vous seriez intéressés par les vidéos des sorties que nous faisons.

#### **6° MANIFESTATIONS PREVUES:**

La prochaine ASSEMBLEE GENERALE le 16 AVRIL 96. Venez nombreux.

Réunion du Conseil d'administration le 18 JUIN 96

Possibilité de faire une journée en champagne, en MAI.

Une balade sur les canaux parisiens en JUIN.

Puis, notre sortie annuelle, qui nous fera découvrir ou

redécouvrir les rives du RHIN, les 14-15-et 16 SEPTEMBRE.

**7. QUESTIONS DIVERSES:**

Vous pouvez noter notre numéro de téléphone : 48.64.49.37. à Roissy, où vous pourrez nous joindre les jours de réunion, mais n'hésitez pas à contacter chacun des membres du bureau à nos domiciles personnels.

Mr. Fernand ANDREANI-5 R DEBROUSSE-75016 PARIS: 47 23 94 70.

Mr. Michel RETIF-19 Rt de TOULOUSE-31700 BLAGNAC-61 85 20 30.

Mr. René DUGUET-91 R. Aristide BRIAND-91230 MONTGERON-69 03 56 40.

Mr. Gabriel AUPETIT-5 Av de la CHESNAIE-77380 COMBS LA VILLE-60 60 73 24.

Mr. Gilbert BARBAROUX-25/27 Bd ARAGO-75013 PARIS-45 35 55 47.

Mr. Léon FAVIEZ-14 R. LAMARTINE-91600 SAVIGNY/ORGE-69 96 38 67.

L'ordre du jour étant épuisé et aucune autre question n'étant posée, Le Président remercie tous les Membres du Conseil d'Administration, les invite à prendre le verre de l'amitié avant de passer d'aller déjeuner, et lève la séance à 12 Heures 15.

Le président

Le secrétaire Trésorier

Fernand ANDREANI

  
Gilbert BARBAROUX

# L'A.P.CO.S. A LA DÉCOUVERTE DU LOT

Les 22 - 23 et 24 septembre 1995

## VENREDI 22 SEPTEMBRE

Après avoir fait connaissance avec Patricia notre accompagnatrice et Bruno notre chauffeur, les 51 personnes formant notre groupe se sont retrouvées à Cahors vers midi, dans la cour de l'*hôtel La Chartreuse*, où nous avons résidé.

Comme toujours lors de nos sorties (et touchons du bois), la chance était avec nous. Après un brouillard matinal qui a fait place à une légère brume Quercinoise, un soleil magnifique a donné à notre début de sortie un air de fête. Chacun s'est installé et nous nous sommes retrouvés dans la salle à manger, où avant de déjeuner, M. Duguet, Vice-Président de l'A.P.CO.S., a excusé notre Président M. Fernand Andréani et souhaité la bienvenue à tous autour d'un kir d'accueil offert par l'A.P.CO.S.

Après un excellent repas, embarquement à 15 heures au *Pont Valentré* pour une croisière d'une heure trente sur le Lot. Guidés et commentés par un Commandant de poids et une jeune et frêle hôtesse, nous découvrons au fil de l'eau les merveilles de Cahors.

- Les vestiges des Piles du *Pont Romain*.
- Le passage de l'écluse *Coty* magnifiquement manoeuvrée par notre petite guide.
- La falaise des *Soubirous*.
- La Tour du *Château du Roi*.
- La *Roque des Arcs*.

Avec un autre éclairage, le chemin du retour fût tout aussi beau et intéressant qu'à l'aller.

Descente du bateau, montée dans le car pour une visite guidée de la ville de Cahors.

- *Le Pont Valentré*, pont fortifié du XIVème siècle unique en France. Cet ouvrage constitue une remarquable manifestation de l'art militaire du Moyen Âge. Les trois tours à mâchicoulis, ses parapets crénelés, ses avant becs aigus rampant la succession des sept arches ogivales, lui confèrent une hardiesse élégante. Les tours s'élèvent à 40 mètres au dessus de la rivière. Commencée en 1308 la construction est liée à une légende où le diable a une part importante, encore que l'histoire tourne à son désavantage.

- *La cathédrale Saint Étienne* du XIIème siècle et son cloître, mélange harmonieux des styles romain et gothique. Elle doit à ses évêques et à son chapitre son allure de forteresse qui, tout en assurant leur sécurité en ces périodes troubles, renforçait leur prestige. Son cloître flamboyant fut construit au début du XVIème siècle par l'évêque Antoine Le Luzech.

- *La maison Henri IV*, qui est la maison Le Roaldes où le roi de Navarre aurait logé pendant le siège de Cahors en 1580. Cette demeure de la fin du 15ème siècle a été restaurée en 1912.

- *Les remparts*. La ligne de remparts établie au 14ème siècle barrait entièrement l'isthme du Lot. De ces fortifications subsistent quelques vestiges :

Une grosse tour à l'Ouest abrite une poudrière à l'ancienne porte Saint Michel qui sert d'entrée au cimetière. C'est à l'Est à l'endroit où la N20 pénètre dans la ville que s'élèvent les deux plus belles constructions fortifiées, *La Barbacane* et la *Tour Saint Jean*. *La Barbacane*, élégant corps de garde protégeait la Porte de la Barre. *La Tour Saint Jean* ou Tour des Pendus est bâtie sur un rocher dominant le Lot.



• **L'Arc de Diane et les vieilles rues médiévales.**

La découverte de la ville s'est terminée par la découverte et la dégustation de produits locaux. Ce fut ensuite le retour vers l'hôtel où, le cuisinier nous avait mijoté un typique et succulent dîner du Quercy. Malheureusement, la très bonne ambiance qui régnait alors, fut quelque peu assombrie par l'hospitalisation de Madame Roca, amie du CdB Butel, victime d'un malaise cardiaque. Nous avons été rassurés par la suite, ce n'était pas d'origine cardiaque mais l'hôpital a préféré garder la malade pour plus amples examens et assuré son retour à Cannes en ambulance. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement.

**SAMEDI 23 SEPTEMBRE**

Après avoir pris un bon petit déjeuner et afin de nous souvenir que Cahors, capitale du Quercy et sans conteste la capitale du goût et du bien vivre, nous démarrons à 9 heures précises pour une journée dite de dégustation, vins de Cahors et beauté des sites qui les entourent.

Visite des chais du **Château de Caix**.

Château entièrement restauré par le Comte de Montpesas et la Reine du Danemark où l'automatisation et les cuves ultramodernes permettent aujourd'hui à deux employés de pouvoir faire leurs vins.

Pressés par le temps, nous fonçons sur les cuves du **Château Eugemie** à Albas. Nous avons dû écourter notre visite car Monsieur le Maire d'Albas, nous attendait pour nous souhaiter la bienvenue et nous offrir le « pot de l'amitié ». Je ne saurais exprimer avec exactitude l'accueil que l'on nous a réservé. Le Maire, ses Adjointes et leurs épouses, nous ont reçus dans une cour de mairie surplombant la vallée du Lot où une table pleine de petits fours, de verres et de bouteilles attendait les discours d'usage. Ce fut Michel Retif qui fit le premier, au nom de l'A.P.CO.S.

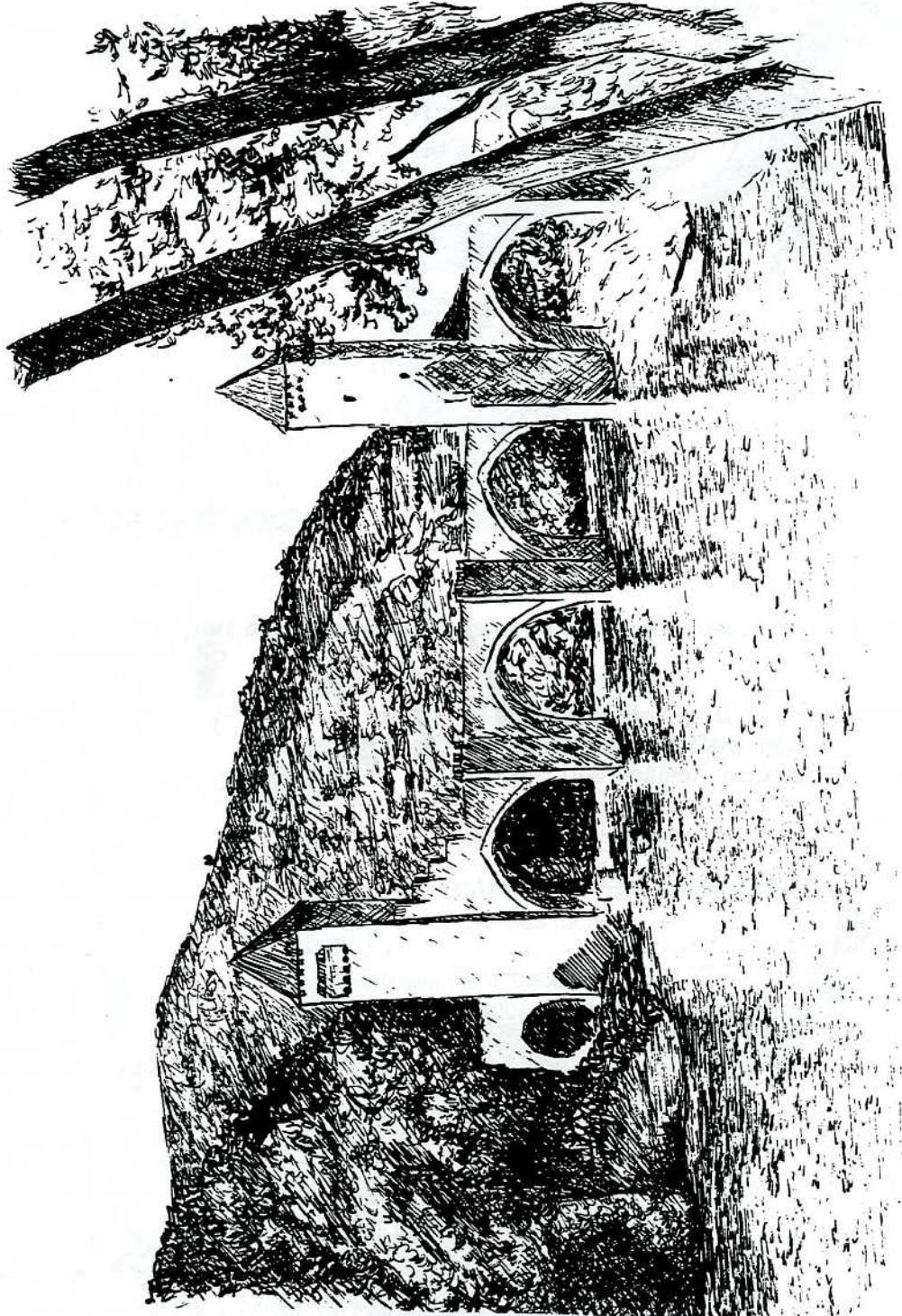
Il en profita pour offrir au Maire, en souvenir des « Concordes » le livre de J.P. Le Moel « CONCORDE RACONTE ». Puis, M. le Maire, nous fit part de sa joie et de sa fierté ainsi que de celles de ses collaborateurs de nous recevoir dans son petit village, et il nous invita à déguster leurs spécialités, les fameux « Fenelon » et « Ratafia ». Après avoir levé nos verres à l'amitié et à Concorde, c'est à regret qu'il fallu se préparer car une longue route nous attendait.

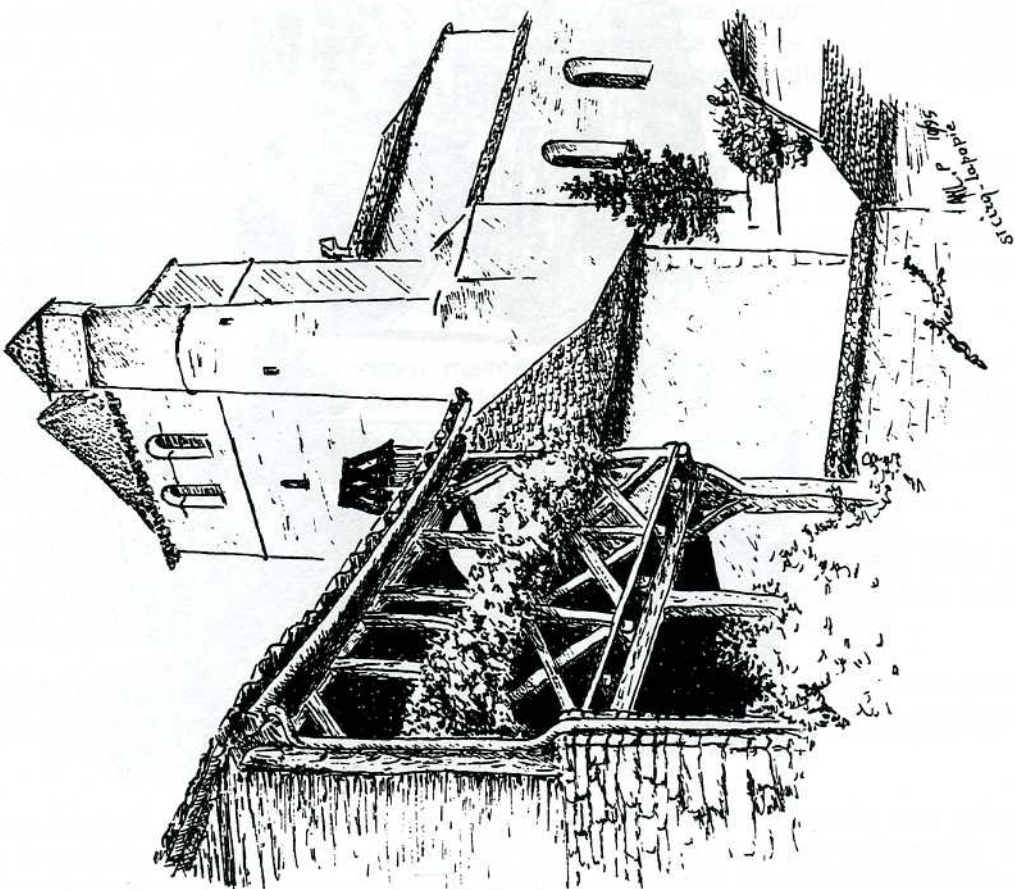
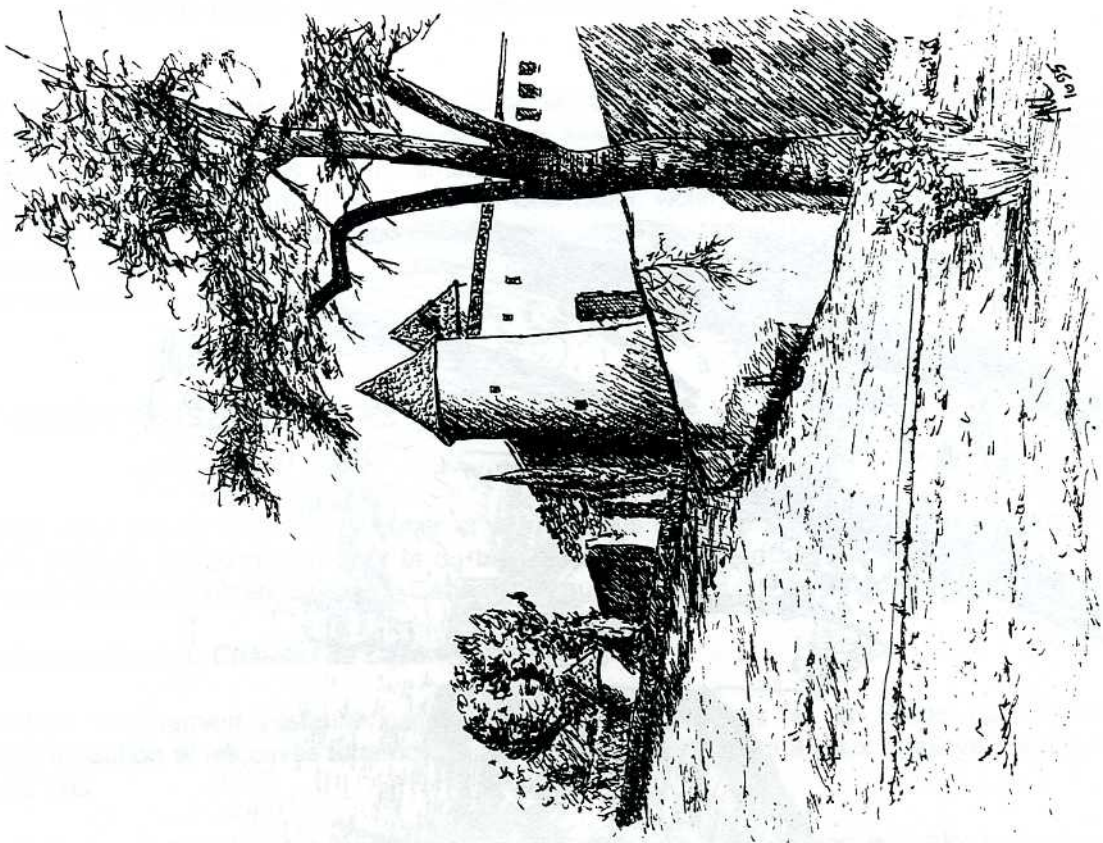
Passant par LABASTIDE-MURAT, nous mettons maintenant le cap sur Rocamadour. Après une vente d'objets publicitaires dans le car, nous avons eu la très agréable surprise d'entendre un concert « Piaf » offert gracieusement par Madame Pujol, qui, a cappella, a su nous charmer de sa voix vraiment extraordinaire. Inutile de vous dire que le trajet ne nous a pas paru trop long... Merci beaucoup Madame !

A Rocamadour, déjeuner à l'hôtel Beau Site où l'on a pu reprendre quelques forces pour partir à la découverte de ce fascinant village accroché à des rochers à pic. Cité religieuse couronnée par les remparts du château, c'est un très célèbre lieu de pèlerinage, qui nous a vraiment comblé.

Nous rembarquons ensuite dans notre superbe car où Bruno a dû, à plusieurs reprises, faire preuve d'une adresse particulière pour se faufiler et manoeuvrer dans ces dédales de rues étroites. Direction Padirac.

Nous descendons au fond du gouffre où nous nous sommes laissés glisser le long des galeries creusées dans le calcaire du **Causse de Gramat** par une merveilleuse rivière souterraine. Les splendeurs devant lesquelles nous nous trouvions n'étaient troublées que par les commentaires de notre guide batelier. Mais il fallait bien ressortir et après une promenade d'une heure et demi nous sommes remontés à la surface.





Retour sur Cahors pour faire un brin de toilette. Départ vers le **château de Mercues** où un dîner de gala nous attendait dans une royale salle à manger :

*Apéritif*

*Amuse bouche du moment*

*Velouté d'étrilles et araignée de mer, petits raviolis de cèpes et sot-l'y-laisse de poulet*

*Sandre poêlé et gratiné aux herbes, tête de cèpe farcie sauce forestière*

*Magret d'oie fourré au foie gras, grillé, pommes de terre et navets glacés au jus*

*Plateau de fromage du Lot*

*Entremet chocolat-réglisse en pyramide marbrée*

*Vin du château et café*

Cuisine délicieuse, fine et originale dans une ambiance très châtelaine et amicale. Je crois que chacun de nous en gardera longtemps un excellent souvenir.

Retour joyeux vers Cahors pour aller se refaire une santé.

## **DOMANCHE 24 SEPTEMBRE**

Départ à 8h30 pour le **port de Bouzies**, où nous embarquons pour découvrir les rives du Lot en suivant ses méandres.

Nous avons pu admirer le **Château des anglais** du XIVème siècle. Les surprenantes et magnifiques sculptures ciselées à même la roche dans le chemin de **Halage de Canil** taillé dans la falaise qui permettait autrefois de tirer les péniches de l'époque. Une **maison éclusière**, les **splendides falaises de Coudoulous**, puis **Saint Cirq-Lapopie**, où villages et châteaux surplombent les falaises, habités dès l'aube de l'humanité, fortifiés et transformés en refuge dans les temps les plus troubles.

Descente à terre et déjeuner en plein air dans un restaurant très sympathique où les tables étaient dispersées sur différents niveaux accrochées au flanc des rochers.

Après le café rapidement avalé nous repartons à la découverte de ce magnifique village médiéval perché sur un énorme escarpement rocheux surplombant le Lot de 80 mètres. Promenade dans les ruelles escarpées bordées de maisons anciennes et d'échoppes d'artisanat. Le plaisir des yeux étant grandement satisfait nous remontons dans le car pour aller visiter le **château de Cenevieres** situé à 6 km de là.

Le dressant sur une falaise, ce château des XIII et XVIème siècles domine la vallée du Lot. Dès le 7ème siècle les Ducs d'Aquitaine avaient construit un fort à cet emplacement. Au 13ème siècle les Gourdon font élever le donjon. A la renaissance Flottard de Gourdon qui avait participé aux batailles d'Italie aux côtés de François 1er, remanie complètement le château. A la révolution le château est pillé mais échappe à l'incendie.

On peut voir à l'extérieur le Donjon du 13ème siècle, les deux corps de bâtiments du XVème siècle relié par une galerie renaissance du XVIème.

A l'intérieur le rez-de-chaussée comprend les salles voûtées de la salette et de la cuisine, et les salles du donjon où une trappe permet d'apercevoir les trois étages souterrains du cellier, de la prison et des oubliettes.

Au premier étage, le grand salon au beau plafond peint renaissance, abrite des tapisseries de flandres des 15ème et 16ème siècles, et le reliquaire de la Sainte Coiffe, rapporté de la prise de Cahors.

La petite salle d'alchimie surprend par ses fresques naïves du 16ème siècle aux sujets prisés dans la mythologie grecque.

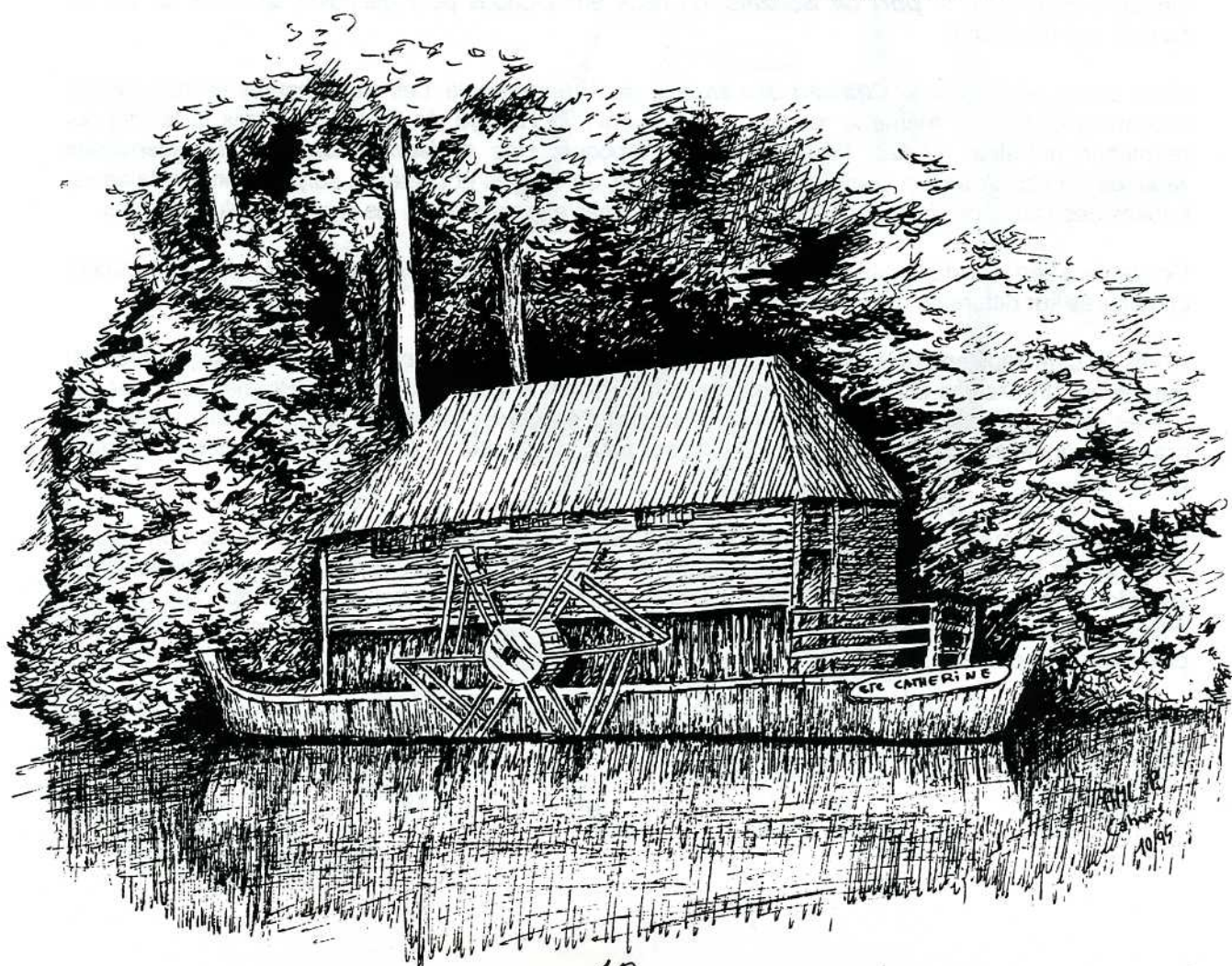
Avant de quitter le charme de notre châtelaine intarissable sur l'histoire de son domaine, nous plongeons un dernier regard de la terrasse vers cette splendide vallée du Lot et sur le petit village de Calvignac perché sur ces rochers.

Durant le trajet de retour sur Cahors chacun plein de toutes ces merveilles Quercynaises, pensait que le voyage se terminait et que nous allions bientôt nous séparer.

Arrivés dans la cour de l'Hôtel, ce fut les embrassades des au-revoirs, et chacun prit la direction, soit de sa voiture, soit du car qui repartait pour Toulouse, ou comme plusieurs d'entre nous de rester dans le charme du Lot encore quelques temps...

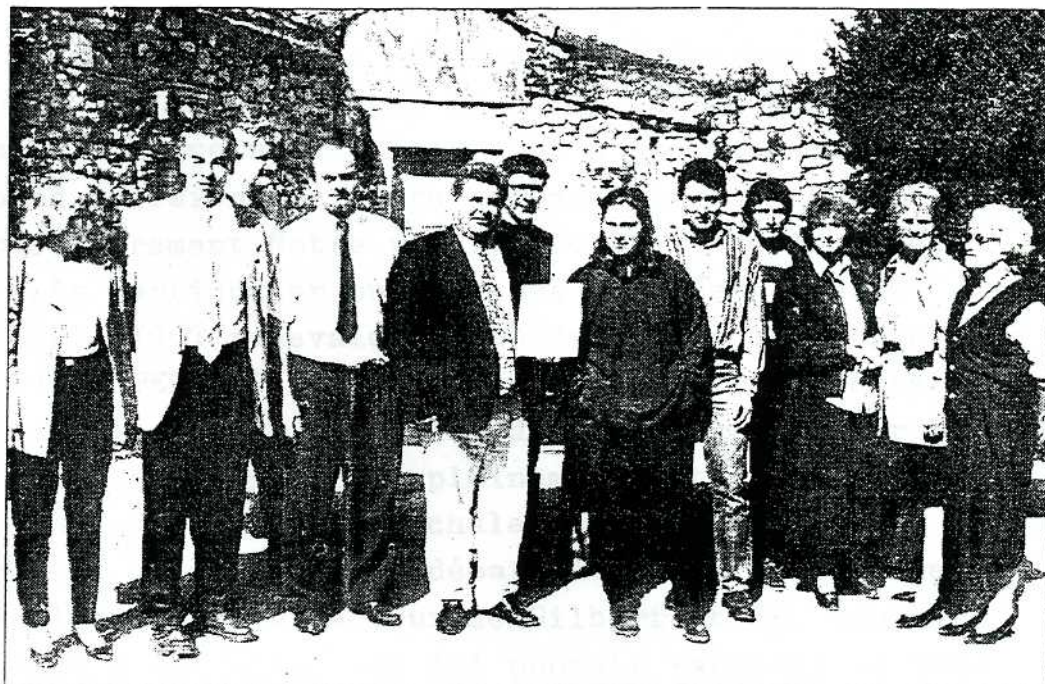
Merci Monsieur Chaumeton, Merci Monsieur Retif et Merci Monsieur Duguet, ce fut un très amical et enrichissant voyage. Merci à nos toulousains venus en force et Merci à tous les Apcosiens qui se sont joints à nous.

*Gilbert BARBAROUX.*



# L'équipe Concorde fait escale

**D**ernièrement, les terrasses de la mairie d'Albas ont connu une effervescence pour le moins inhabituelle. A l'initiative d'un enfant du village, André Chaumeton, ancien mécanicien-technicien, qui en avait émis le vœu depuis plusieurs années, la municipalité recevait cinquante-cinq des cent dix-huit personnes que regroupe l'amicale du programme Concorde. Les membres de cette association, présidée par Alain Turcat, ne sont autres que les techniciens, mécaniciens au sol ou volants, ingénieurs et autres pilotes qui ont mis au point, conçu et essayé, le célèbre Concorde. L'équipe Concorde, en visite dans le département du Lot, fit donc escale à Albas, en plein cœur du vignoble de cahors.



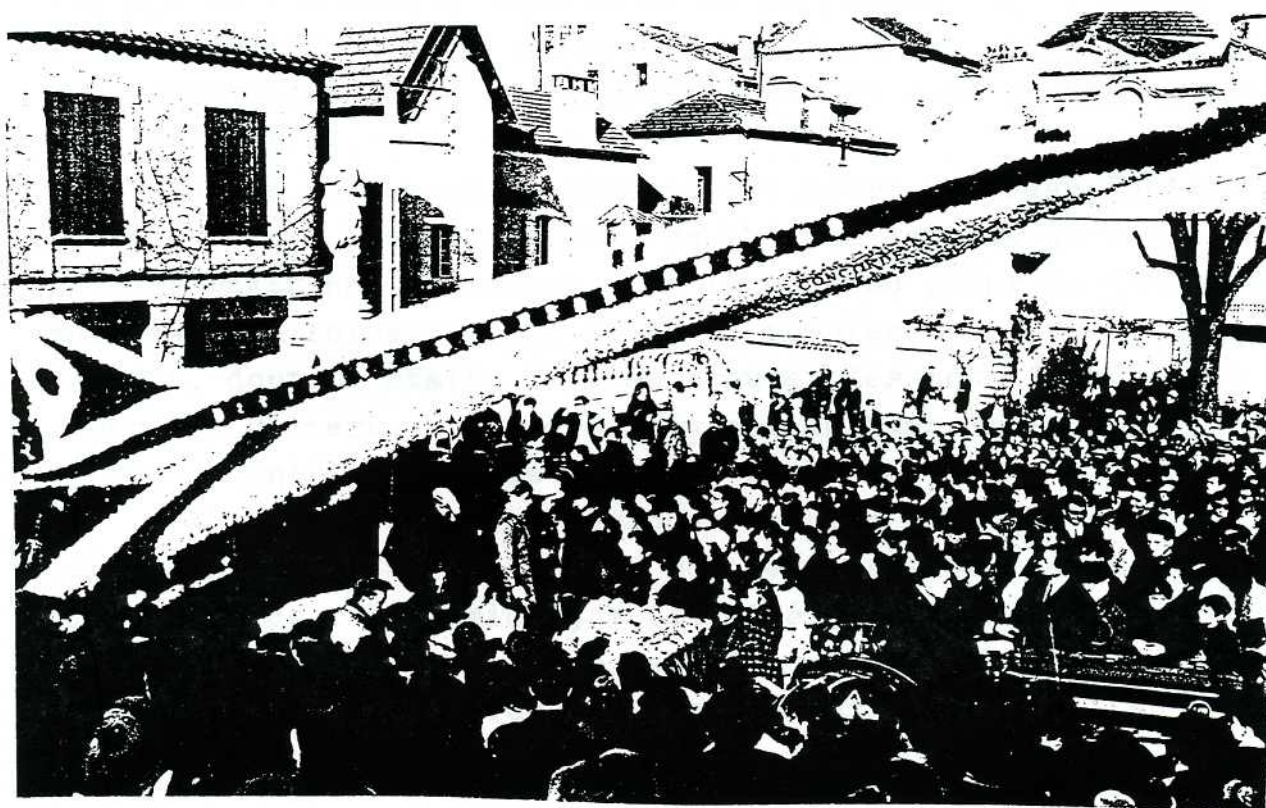
Le groupe des « anciens de Concorde » réunis à Albas.

M. Rétif, vice-président de l'amicale, excusa tout d'abord le président Alain Turcat qui fut le pilote du tout premier vol, que des ennuis de dernière minute avaient retenu. Surpris par l'accueil chaleureux, M. Rétif remercia alors vivement le conseil

municipal. André Pezet, maire d'Albas, après avoir présenté la commune et le vignoble, se félicita d'accueillir une équipe aussi prestigieuse dans son village. « Je me sens attaché à ce programme puisque, comme tous

les Albassiens, la commune étant située dans un couloir de l'Aérospatiale, j'ai pu observer les essais du Concorde », ajouta-t-il en substance, avant de remercier l'amicale et de lui souhaiter un bon séjour.

Au moment du vin d'honneur, M. Rétif devait offrir à la municipalité un superbe ouvrage dédié, retraçant l'épopée du célèbre avion et qui, n'en doutons pas, aura une place de choix dans les vitrines de la mairie.



11

REPAS ANNUEL DES AMIS DE CONCORDE A TOULOUSE

Notre repas toulousain a eu lieu le 20 Octobre dans le cadre de l'Hôtel LATITUDES du Golf de SEILH ,nombreux ont été les participants puisque nous étions plus d'une centaine dont les responsables parisiens de notre association que nous remercions particulièrement. Notre réunion revêtait cette année un caractère très particulier puisque nos amis Jean Pierre FLAMANT et Michel GIGOT recevaient la Médaille de l'Aéronautique des mains de Henri PERRIER, qui a su en quelques mots rappeler pour chacun d'eux les faits marquants de leur carrière aéronautique bien remplie qui justifient pleinement cette distinction méritée. Nous les avons applaudis chaleureusement.

Puis ce fut l'évocation du départ à la retraite de ses activités de pilote et de directeur de Gilbert DEFER, toujours par Henri PERRIER ! Qui mieux que lui pouvait rappeler le cheminement de carrière de notre Directeur des Essais en Vol, depuis sa formation à l'Ecole de l'Air jusqu'à sa dernière activité de pilote d'essais qui devait se terminer par la certification du BELOUGA, en passant par le rôle déterminant qu'il a joué dans la mise au point de l'A.T.R. de CONCORDE et en son temps de ses activités de pilote officiel au sein du C.E.V.

L'ambiance a été chaude et animée par les conversations des uns et des autres heureux de se retrouver pour échanger idées, projets ou bons souvenirs, aidée par la dégustation d'un bon repas apprécié de tous, préparé par le Chef du Restaurant l'Aéropostale.

C'est au moment du dessert que notre ami Jean Paul LE MOEL prit la parole pour rappeler à sa manière le rôle qu'a joué Gilbert DEFER non seulement dans la mise au point de CONCORDE mais dans la formation des pilotes, futures utilisateurs de l'avion, dont il était, il a su trouver les mots justes pour remercier Gilbert, a travers l'évocation humoristique de cette période, dont il garde le meilleur souvenir.

Et ce fut à notre Président Fernand ANDREANI de prendre la parole pour remercier notre nombreuse assistance de sa participation à ce repas amical, a félicité nos médaillés et a souhaité à Gilbert DEFER une bonne retraite, qu'il a déjà programmé pour continuer à.... travailler utilement dans le milieu aéronautique.

Notre Président a ensuite remis à Gilbert DEFER, Jean Pierre FLAMANT et Michel GIGOT, à chacun, un cahier anecdoté et paraphé au cours du repas par nous tous, q'ils garderont en souvenir de cette journée.

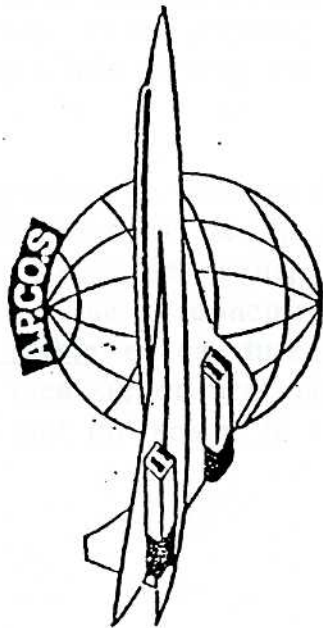
Après quoi nous avons sablé le champagne offert par nos médaillés et pour terminer agréablement ce repas Madame PUJOL cantatrice de talent a eu la gentillesse de nous interpréter Montagne et Pyrénées, repris au refrain par toute l'assistance, pouvait il y avoir meilleure conclusion à cette agréable moment passé ensemble? Elle fut longuement applaudie, nous la remercions vivement.

A l'année prochaine!

M. RETIF



Vendredi 20 Octobre 1995



TOUTE L'ÉQUIPE DU LATITUDES  
VOUS SOUHAITE UN BON APPÉTIT!

## DEJEUNER

### MENU

Les noix de pétoncles aux jeunes poireaux  
et sa crème de Noilly

Le contrefilet de Boeuf Wellington

Le plateau de fromages affinés

La charlotte au chocolat  
et Grand Marnier

Le café

# ALLOCUTION de Jean-Pierre FLAMANT

PRONONCEE AUCOURS DE SON "POT" DE DEPART A LA RETRAITE

LE 26 OCTOBRE 1995

Belles dames, messieurs bonsoir et merci de votre présence.

Après ce panégyrique trop élogieux, la coutume ou tradition veut que la victime (victime du temps, de la retraite) exprime quelques mots. Donc, pas de dérobadé, allons y.

- Je crois que vous avez tous compris, qu'après un métier heureux d'aviateur, de plus de 12000 heures de vol effectuées sur beaucoup de types de machines et avec tous types de pilotes, c'est avec beaucoup de nostalgie, de tristesse, (je l'avoue je suis triste) de quitter l'arène. Non pas une arène de cirque ou tauromachique, mais celle formée par les Pyrénées au Sud, Méditerranée à l'Est, Atlantique à l'Ouest, Massif Central au Nord, arène du ciel de notre métier d'aviateur d'essais avec pour centre notre magnifique plate-forme toulousaine.

- Bien sûr cette carrière heureuse je la dois à toute une chaîne de personnages, navigants d'essais pour la plupart, je ne peux les énumérer et remercier, tous j'aurais trop peur d'en oublier, je salue donc en leurs noms mon ancien et prestigieux mentor Michel Rétif.

- Je veux éviter maintenant de vous ennuyer en ressassant des événements ou des souvenirs, qui somme toute ne sont pas obligés de vous passionner.

- En revanche, je me pose la question suivante, puisqu'il se trouve que je suis maintenant l'ancien, le plus ancien, c'est éventuellement, quel message, quel conseil utile, voire joyeux, quelle idée transmettre aux jeunes, aux plus jeunes, aux très jeunes, les anciens cela radotent mais il peut y avoir du bon...

Avant de continuer mon propos, je fais un constat, oui un constat. Dans beaucoup de publications internes de la société et même le climat général font que l'on convaint les gens, vous tous mes amis, que la période est dure, très dure, que la concurrence est dure, très dure, que le dollar est faible très faible et ça dure et qu'en quelque sorte nous sommes menacés. Il y a bien sûr du vrai dans tout cela, mais à mon sens pas que du vrai, donc en tant qu'ancien, je veux compléter le message.

- Avez-vous remarqué lu ou entendu, peut être pas ? que le trafic des passagers aériens, croît de 5 à 7% chaque année, que le trafic fret croît de 10 à 15% également, et que cette tendance suivant les experts (ça c'est peut être inquiétant) doit continuer dans l'avenir. Donc en clair le gâteau, votre gâteau, s'agrandit.

Donc surtout pas de panique mon message est :

**Espoir le gâteau s'agrandit.**

2eme message et j'en termine, c'est votre responsabilité maintenant, je veux dire aux plus jeunes, d'agrandir la part que nous avons construite, nous les anciens, pour cela il vous faut mordre dans la part du concurrent, mais à mon sens, pour bouffer le concurrent ce n'est pas la planification, non plus la robotisation, surtout pas l'informatisation, et alors pas du tout mais pas du tout la gestion, mais le seul paramètre, le vrai, celui qu'on ne lit jamais ou rarement dans les publications :

C'est **l'Imagination** - Imaginez dans chacun de vos domaines, dans chacune de vos taches - Imaginez de beaux et bons avions, vous continuerez à rendre les navigants d'essais heureux et de ce fait les clients et passagers.

**Espoir et Imagination**

**Merci à tous**

# DINER AUX CHANDELLES DU 20 JANVIER

( pour les 20 ans de CONCORDE et les 6 Ans de l'A.P.CO.S.)

La précision CONCORDE est bien connue,et dès 19h00 déjà de nombreux APCOSIENS et APCOSIENNES étaient là au bar dressé dans le hall pour l'occasion.

Vous avez pu constater que nous n'avions pas notre salon habituel et pour cause.Ce salon ne contient normalement que 100 personnes,et les jours passant ce nombre grandissait. 2 jours avant nous ne savions comment caser tous les inscrits de dernière heure,quand le directeur du NOVOTEL a décidé de transformer sa salle de restaurant en salon particulier.15 tables de 9 personnes étaient prévues alors pour recevoir les 135 inscrits.Malheureusement 6 ont été empêchés et c'est quand même 129 amoureux de notre BEL OISEAU BLANC qui ont pu se retrouver et évoquer d'anciens ,mais très agréables souvenirs.

Vers 20h15,notre Président Fernand ANDREANI,a commencé à battre le rappel. Chaque table joliment décorée d'un petit panier de fleurs et de bougies,portait le numéro d'un CONCORDE,et le nom de ses occupants.Ce fut rapidement que chacun s'installa confortablement pour écouter le discours du Président.Il remercia tout d'abord la table d'honneur où était rassemblé l'équipage du PREMIER VOL.Il remercia ensuite toutes les personnalites qui occupaient la table Présidentielle,puis toutes les participants à ce double anniversaire ,et enfin tous les membres du bureau.

C'est avec beaucoup de gentillesse que le service a commencé dans une chaude ambiance où chacun se sentait heureux d'avoir retrouvé un Ami,tout en dégustant le repas que nous avait préparé le CHEF:

- GRATIN DE COQUILLES St JACQUES AUX FRUITS DE MER
- FILET DE BOEUF AUX CEPES
- SALADE AUX NOIX ET AUX TROIS FROMAGE
- AUMONIERE DE POIRE POCHEE AU COULIS DE PRUNEAUX

Le passage de CONCORDE tous feux allumés marqua la fin du repas et chacun pu lever son verre de champagne à la bonne année,tout en souhaitant encore une longue vie à CONCORDE.

Nous vîmes arriver à cet instant, un gamin de PARIS et sa compagne, qui a l'aide de leur accordéon, nous ont retrempés pendant quelques temps dans les années d'avant guerre. C'était offert par le NOVOTEL,Merci! Monsieur le DIRECTEUR.

le bon temps passe toujours bien trop vite et après avoir échangé encore quelques souvenirs ,des adresses ,vendu des objets publicitaires et distribué des bulletins d'inscription à l'A.P.CO.S.,nous nous sommes séparés le coeur joyeux ,avec l'espoir de se revoir très prochainement.Merci à tous, ce fut une soirée magnifique ,et une énorme RECOMPENSE pour les organisateurs.

Le secrétaire Trésorier

Gilbert BARBAROUX

17

## QUOTIDIENNE ET SOPHISTIQUEE

# LA CUILLERE



• Cuillère africaine (Dahomey).

Cet objet commun, prolongation pratique de la main, peut devenir un objet d'art. Nous distinguons plusieurs variétés de cuillères.

### 1°/ LES CUILLERES DE TABLE:

Les plus connues sont les cuillères alimentaires;

-Cuillères à sucre, dont le manche s'orne d'un pilon pour concasser les gros morceaux.

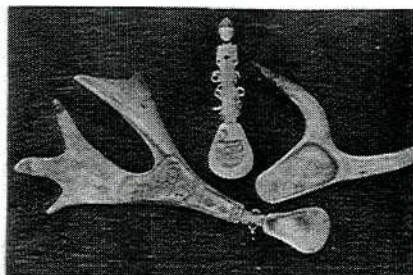
-Cuillères à confiture, souvent en argent et d'origine anglaise.

-Cuillères à café, à fruits, à sel, à épices.

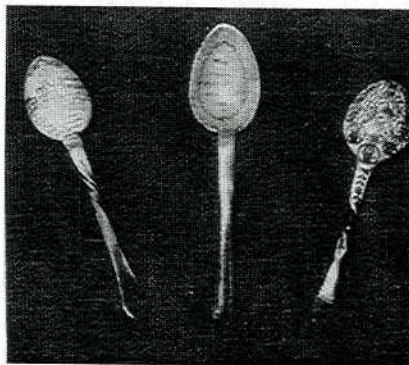
-Oubliées de nos jours, les cuillères à absinthe, utilitaires mais plus rares les cuillères à caviar.

-Peu connues en France, mais très prisées de nos voisins anglo-saxons, les caddy-spoons, véritables mesures à thé qui permettent de doser avec précision, la quantité nécessaire à la confection du précieux breuvage.

-Cuillères à sauce à la menthe, utilisées pour accompagner l'agneau roti.



• Cuillères en bois d'élan.



• "Love-spoons" : cuillères d'amour irlandaises.

-Cuillères moins sélectives mais touchantes, les frustres cuillères des pionniers américains chercheurs d'or.

## 2°/ LES CUILLERES MEDICALES.

Les cuillères à potions diverses sont nombreuses.

-Cuillères à huile de foie de morue pour enfants, couvertes pour éviter de sentir avant de goûter.

-Certaines cuillères sont doubles; un petit cuilleron pour le cachet, un plus grand pour le liquide.

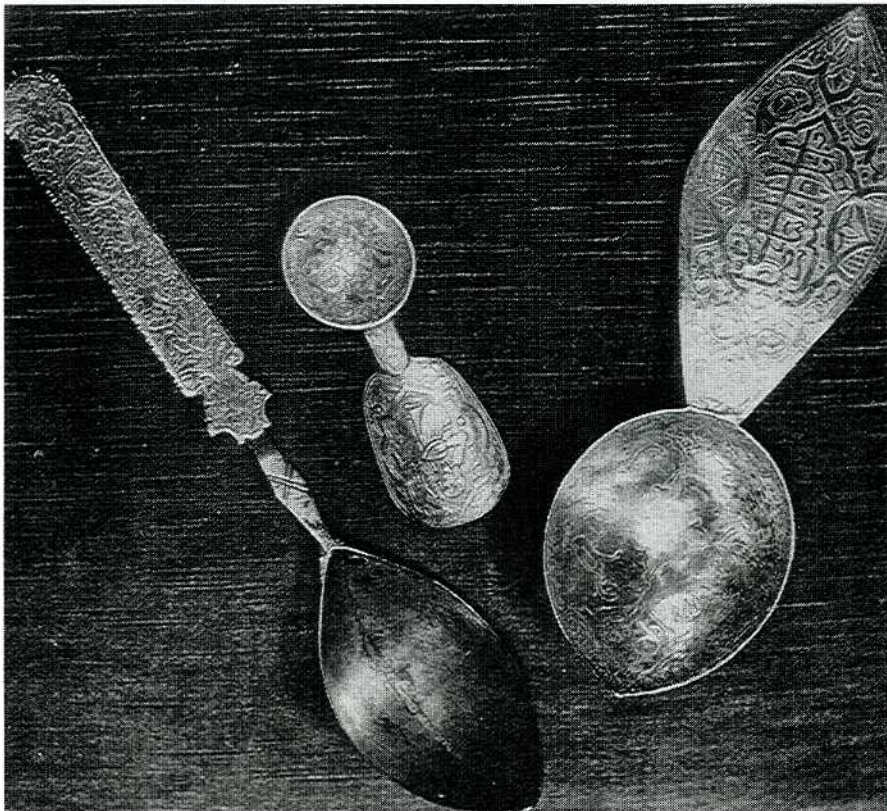
-Inquiétantes ou exotiques, les cuillères à haschisch et celle à bétel, attachées à leur étuis à chaux.

## 3°/LES CUILLERES LITURGIQUES.

La cuillère a joué dans le monde entier un rôle liturgique important.

-La cuillère de bois byzantine grecque est proche de celle d'un monastère russe du début du 19<sup>ème</sup> siècle. Le manche est surmonté d'une main qui bénit, les doigts sont repliés selon le mode orthodoxe. Toutes deux semblent bien lointaines de leurs "soeurs" en cuivre gravé, utilisées pour le pèlerinage Chiite à KERBALA (IRAK), et bien lointaines aussi de celles qui servirent à puiser l'eau du Gange et, dont les manches représentent tous un des innombrables Dieux de l'Inde, ou de cette autre cuillère dont le long manche a permis à des moines Tibétains de ne pas se brûler en consumant l'encens.

-Africaines, Américaines, Extrême-Orientales, toutes sont le témoignage du même désir humain: rejoindre le Divin.



• Cuillères sacrées pour l'eau du Gange.

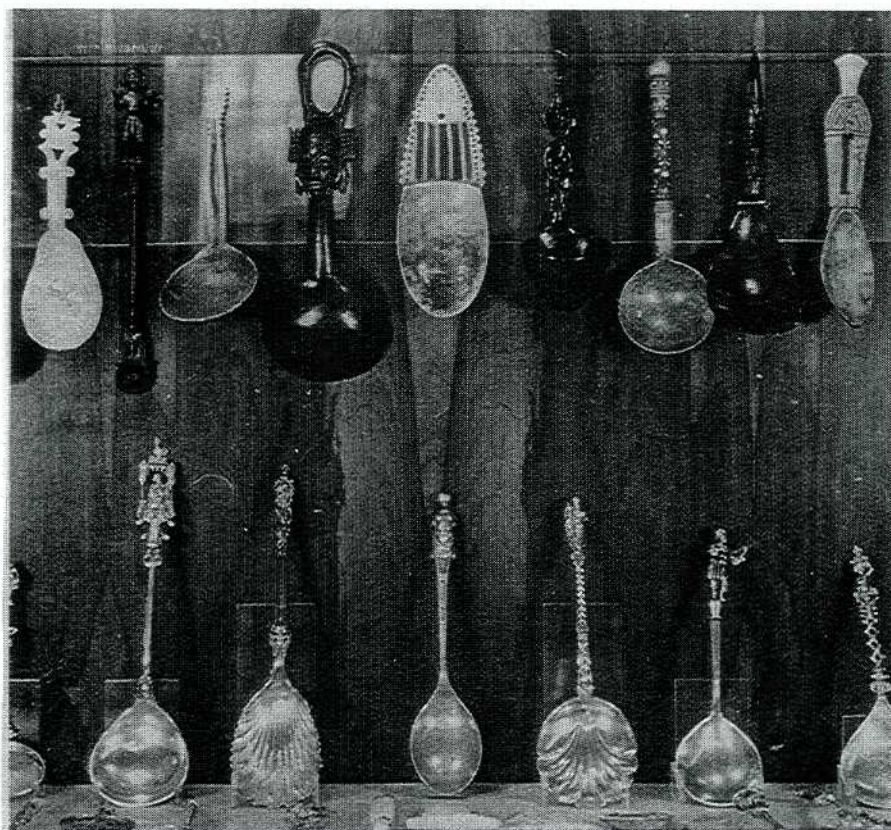
#### 4°/ LES CUILLERES D'AMOUR:

Ces cuillères sont souvent porteuses de symboles:

Elles sont gages d'amour ou objets de cadeaux. L'amoureux Gallois la sculptait, l'ornait d tous les symboles du mariage: le Coeur, le Cadenas, la Chaîne. les cuillères de mariage Suédoises sont reliées par la plus ténue des chaînes.

#### 5°/ LES CUILLERES DE PLEIN AIR:

- Dans cette catégorie, nous classerons les cuillères de chasseurs, les cuillères pliantes des Bretons et des bergers pyrénéens, et les cuillères des corporations. Nous trouvons des cuillères dans tous les pays et fabriquées dans toutes les matières. Celles représentées sur les gravures de cet article, sont en pierre, bronze, fer forgé, émail, agate, argent, or, corne, bois, ivoire, étain, coquillage, écaille, , perle. De plus l'utilisation de la cuillère se retrouve dans toutes les civilisations, des Précolombiennes aux contemporaines.



• Un aperçu de la collection.

# Le vin rosé

Le vin, un mot court, qui fait beaucoup parler.  
Trois lettres banales pour un produit de la terre  
Elaboré par les hommes, pour les faire rêver.  
Un des meilleurs exemples de leur savoir faire.

Comment avec de simples raisins, faire du vin?  
Bien sûr, on peut penser au rôle du hasard  
Mais songeons aussi que l'homme y a mis du sien  
Et que sa curiosité y prit grande part.....

Le vin sous sa désignation générique  
Ne peut rendre compte de la grande diversité  
Des goûts, des aspects, des saveurs uniques  
De chacun des vins qu'ils soient rouge, blanc ou rosé.

A ce propos, oserais-je le confesser,  
Le vin que je préfère à tous les autres  
Sans doute l'aurez vous deviné?... c'est le rosé  
Quoique, je les aime tous, à la vôtre!.....



Entre rouge & blanc, c'est le vin du milieu.  
 Un vin "métis" qui s'apprécie quand il est frais,  
 Un vin léger qui nous rend beaucoup plus heureux,  
 Un vin qui se boit bien, disons un vin qui plaît.

Le vin rosé, c'est un vin qui me charme,  
 Par son élégance, sa couleur, un bijou!...  
 Je ne dirai pas qu'il me tire des larmes  
 Cependant, je l'avoue, le vin rosé m'enjoue....

Et quand par temps chaud on le boit comme il se doit,  
 C'est-à-dire autour d'une dizaine de degrés  
 On peut le suivre jusque dans l'estomac  
 Sans pour autant se sentir incommode

Vous dirais-je pour conclure confidentiellement  
 Que, quand on aime, on a toujours des arguments  
 Ceci fait que je prends particulièrement goût  
 Au plaisir de sentir ce vin rosé en joue!...

Big John 21 & 27 août 1995

## LE PROJET AMERICAIN D'AVION DE TRANSPORT SUPERSONIQUE

SST - 1961 à 1971

Alors que CONCORDE est en exploitation commerciale depuis 20 ans et que le monde aéronautique s'interroge sur ce que devrait être un successeur, il n'est pas inutile de faire un bref retour en arrière sur le déroulement de l'aventure avortée du programme SST aux Etats-Unis.

C'est en 1961 que sur l'initiative de la FAA est créé un groupe consultatif sur le Transport Supersonique. Fin 1962 une première conclusion de ce groupe était ainsi formulée "la réalisation d'un avion de Transport Supersonique est d'un intérêt vital pour la nation".

Le 5 Juin 1963 - soit le surlendemain du jour où PANAM avait signé une option pour l'acquisition de 6 CONCORDE - le Président JF KENNEDY annonçait dans un discours prononcé à l'Académie de l'Air Force à Colorado Springs le lancement du programme supersonique américain qualifié ainsi "objectif essentiel pour une nation forte et tournée vers l'avenir".

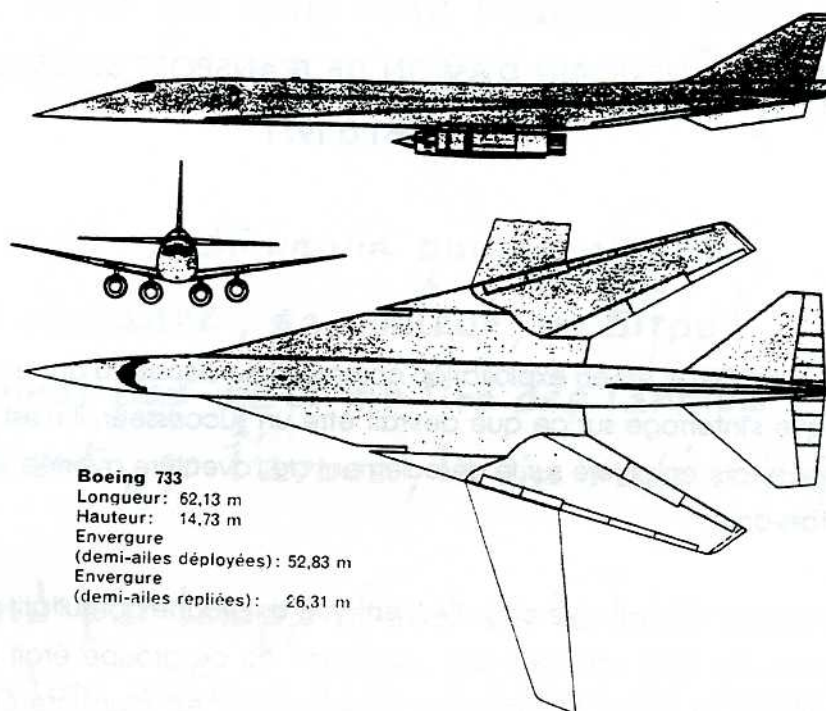
Ce discours était aussitôt suivi d'une lettre adressée par le Président au Congrès et la FAA lançait en Août 1963 un appel d'offres à l'industrie américaine. - avionneurs et motoristes - avec réponses demandées pour le 15 Janvier 1964.

Les directives de l'appel d'offres étaient :

- |   |               |
|---|---------------|
| - Rayon d'action                        | 6 500 Km      |
| - Charge marchande                      | 125 à 160 Pax |
| - Vitesse de croisière au moins égale à | Mach 2.2      |

Seuls trois avionneurs : BOEING - LOCKHEED et NORTH AMERICAN et trois motoristes : CURTISS - WRIGHT - GENERAL ELECTRIC et PRATT et WHITNEY décidèrent de répondre à l'appel d'offres et voici quels étaient les plans "3 vues" et les principales caractéristiques des avant-projets déposés.

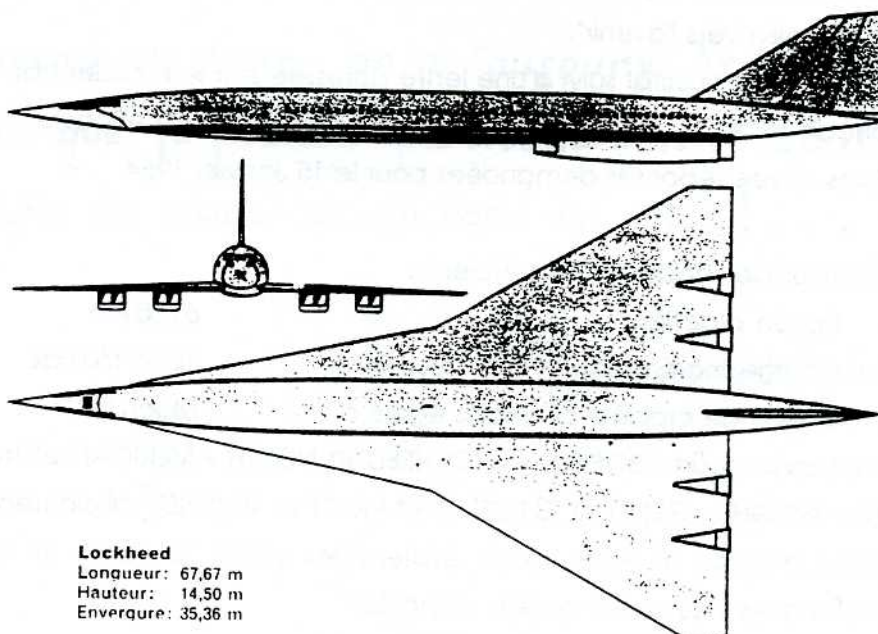
## BOEING



**Boeing 733**  
 Longueur: 62,13 m  
 Hauteur: 14,73 m  
 Envergure  
 (demi-ailes déployées): 52,83 m  
 Envergure  
 (demi-ailes repliées): 26,31 m

Mach proposé : 2,7  
 Masse maxi : 195t  
 Rayon d'action : 6 500 Km  
 Charge marchande : 150 PAX  
 Réacteurs accrochés sous la partie fixe de voilure

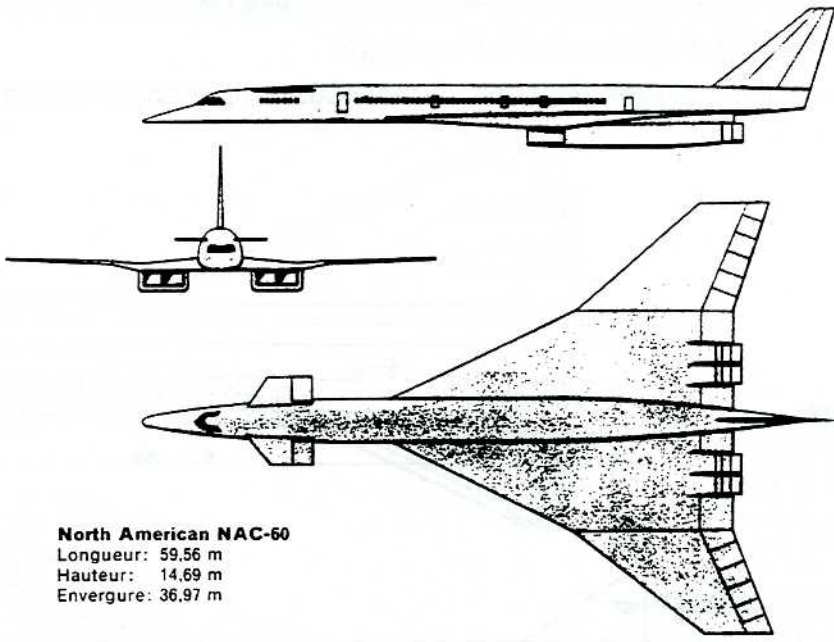
## LOCKHEED



**Lockheed**  
 Longueur: 67,67 m  
 Hauteur: 14,50 m  
 Envergure: 35,36 m

Mach proposé : 3,0  
 Rayon d'action : 6 500 Km  
 Charge marchande : 218 PAX  
 Pas d'hypersustentation au bord d'attaque  
 Nez basculant de 15°

### NORTH AMERICAN



**North American NAC-60**  
 Longueur: 59,56 m  
 Hauteur: 14,69 m  
 Envergure: 36,97 m

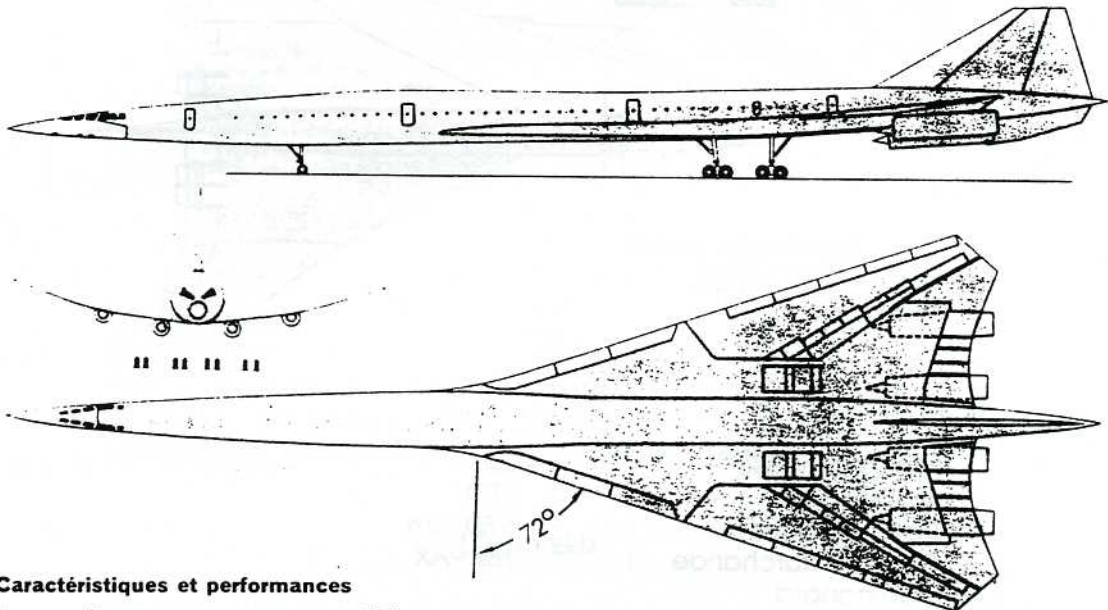
- Mach proposé : 2,6
- Masse maxi : 217t
- Rayon d'action : 6 500 Km
- Charge marchande : 187 PAX
- Plan canard
- Réacteurs par paires avec entrées d'air à géométrie variable

Dans le courant de 1964, la FAA modifie l'objectif de charge marchande minimale pour la porter à 18 100 Kg et fixe des critères de distances de décollage et d'atterrissage ainsi que des objectifs de fiabilité et de vie en fatigue.

C'est au cours de cette année que NORTH AMERICAN et CURTISS-WRIGHT se retirent de la compétition. Les autres poursuivent leurs études et déposent fin 1966 de nouveaux projets assez différents de ceux de début 64.

Pour BOEING - le projet qui s'appelle maintenant 2707 a subi de très profondes modifications dont les deux plus importantes sont :

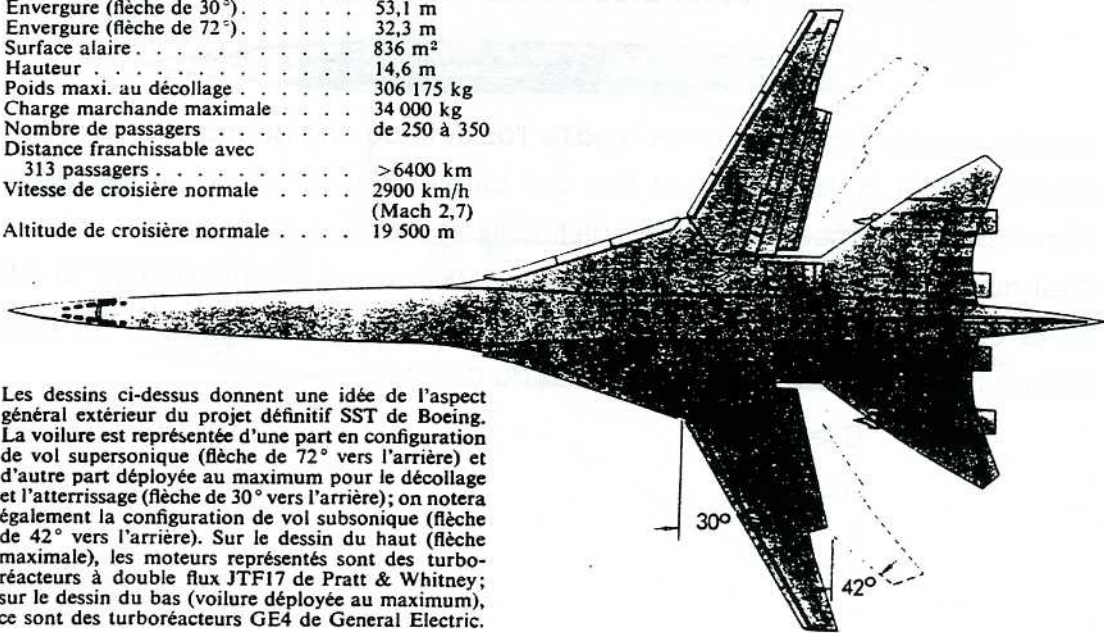
- les positions relatives de la voilure et de l'empennage telles qu'en configuration supersonique le bord de fuite de la voilure vienne au contact du bord d'attaque de l'empennage.
- la place des réacteurs accrochés sous l'empennage horizontal.



#### Caractéristiques et performances

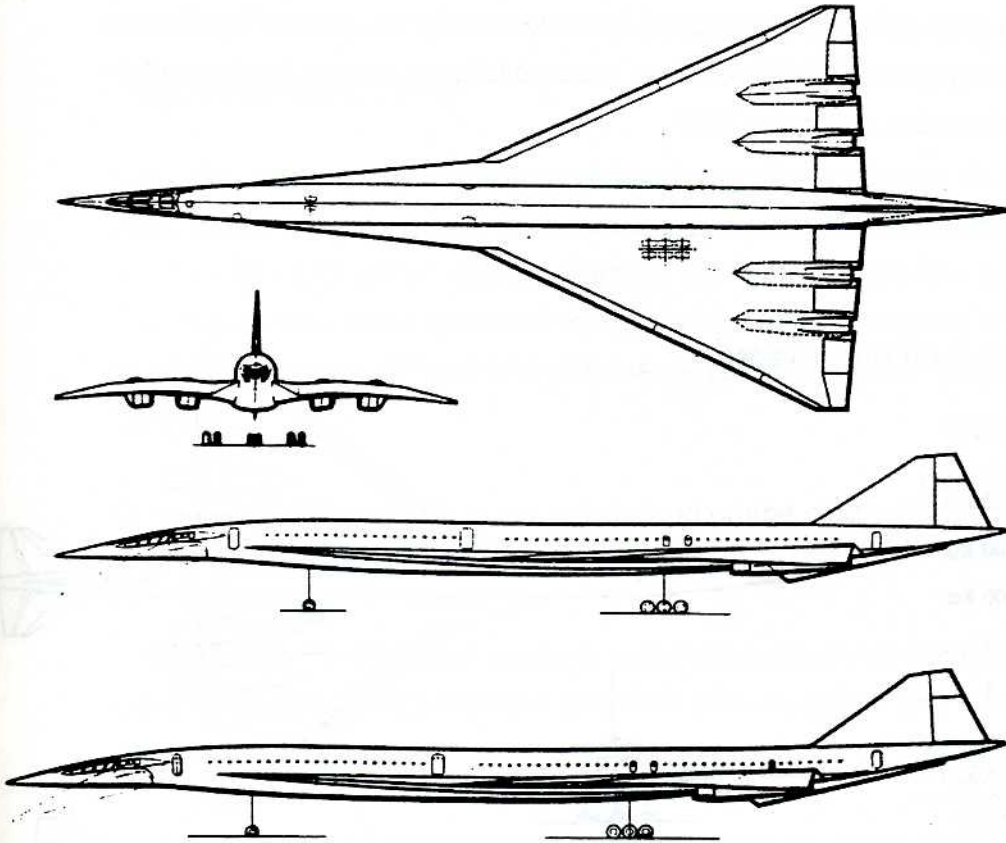
Longueur hors-tout . . . . .	93,3 m
Envergure (flèche de 30°) . . . . .	53,1 m
Envergure (flèche de 72°) . . . . .	32,3 m
Surface alaire . . . . .	836 m <sup>2</sup>
Hauteur . . . . .	14,6 m
Poids maxi. au décollage . . . . .	306 175 kg
Charge marchande maximale . . . . .	34 000 kg
Nombre de passagers . . . . .	de 250 à 350
Distance franchissable avec 313 passagers . . . . .	> 6400 km
Vitesse de croisière normale . . . . .	2900 km/h (Mach 2,7)
Altitude de croisière normale . . . . .	19 500 m

Les dessins ci-dessus donnent une idée de l'aspect général extérieur du projet définitif SST de Boeing. La voilure est représentée d'une part en configuration de vol supersonique (flèche de 72° vers l'arrière) et d'autre part déployée au maximum pour le décollage et l'atterrissage (flèche de 30° vers l'arrière); on notera également la configuration de vol subsonique (flèche de 42° vers l'arrière). Sur le dessin du haut (flèche maximale), les moteurs représentés sont des turbo-réacteurs à double flux JTF17 de Pratt & Whitney; sur le dessin du bas (voilure déployée au maximum), ce sont des turboréacteurs GE4 de General Electric.



### Pour LOCKHEED

- une augmentation générale des dimensions liée à un objectif porté à 28 tonnes de charge marchande
- l'adoption de volets hypersustentateurs sur le bord d'attaque de voilure



Plan trois-vues de la version de base L-2000-7A et vue de profil de la version allongée 7B. La longueur du fuselage est de 83,2 m pour la version A et de 89,4 m pour la version B. Les deux versions ont une envergure de 34,4 m et leurs performances sont pratiquement identiques. La flèche de la voilure en double delta est de  $84^\circ$  à l'avant, puis passe à  $65^\circ$ . La voilure est équipée de volets de bord d'attaque en trois éléments qui sont utilisables à toutes les vitesses subsoniques et dans le domaine transsonique. Chaque demi-aile possède quatre élevons qui assurent non seulement leurs fonctions normales, mais aussi celles du trim et de l'amortissement en tangage et en roulis.

### Choix de BOEING et GENERAL ELECTRIC

Le choix de BOEING contre LOCKHEED (en décembre 1966) semble avoir été dicté essentiellement par le concept "géométrie variable". Pour le choix du motoriste, intervenu à la même date, je ne sais quels furent les éléments déterminants.

En avril 1967, 10 compagnies avaient pris au total 52 options ce qui était une des conditions mises pour la poursuite du financement du programme, celui-ci étant basé sur 90% par les contribuables américains et 10% par les constructeurs.

La commande officielle est faite le 1er mai 1967 avec indication d'un objectif de 1er vol du prototype à fin 1970.

### Abandon par BOEING de la géométrie variable

Courant 1968 devant les difficultés apparaissant au niveau de l'étude supportée par de nombreux essais de soufflerie ainsi que de l'articulation de voilure à l'échelle 1 dans les conditions thermiques prévisibles, BOEING poursuit en parallèle l'étude de diverses formules à géométrie fixe.

Finalement en septembre 1968, BOEING fait savoir à la FAA qu'il abandonne le dessin général dénommé 2707-200 et va présenter à la fin de l'année un appareil totalement différent sous la désignation 2707-300 dont les caractéristiques principales figurent ci-après telles que présentées en janvier 1969.

### Caractéristiques techniques du Boeing 2707-300

#### Propulsion

Quatre General Electric GE4/J5P	
Débit d'air au niveau de la mer . . . . .	287 kg/s
Poids d'un réacteur . . . . .	5 130 kg
Poussée au décollage avec réchauffe . . . . .	30 400 kg
Poussée au décollage sans réchauffe . . . . .	22 900 kg
Nombre d'étages de compresseur . . . . .	9
Nombre d'étages de turbine . . . . .	2

#### Dimensions et poids

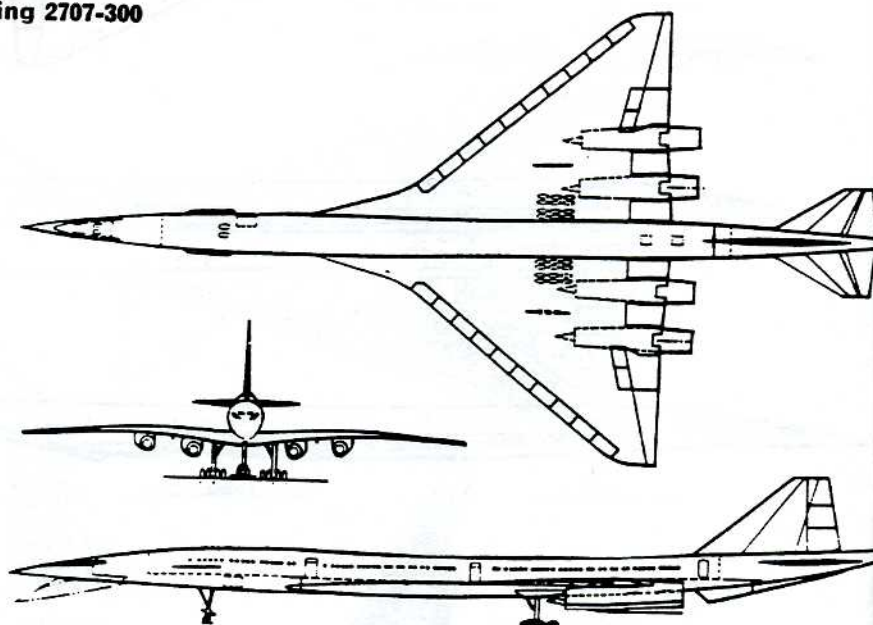
Envergure . . . . .	43,18 m
Longueur . . . . .	85,35 m
Hauteur . . . . .	15,27 m
Surface alaire . . . . .	778 m <sup>2</sup>
Hauteur du fuselage . . . . .	4,11 m
Largeur du fuselage . . . . .	3,71 m
Empattement . . . . .	31,93 m
Voie . . . . .	6,20 m
Poids au décollage . . . . .	340 000 kg
Poids à vide équipé . . . . .	134 200 kg
Poids maxi. à l'atterrissage . . . . .	195 000 kg
Charge marchande . . . . .	22 200 kg

#### Performances

Distance franchissable (ISA, à Mach 2,7, 31 990 kg de ré-

serve de carburant, 152 930 kg de carburant bloc à bloc) . . . . . 6 680 km  
 Distance franchissable (ISA +8° C, à Mach 2,62) . . . . . 6 250 km  
 Vitesse de croisière

correspondant à . . . . . Mach 2,7  
 Distance de décollage (ISA +15° C) . . . . . 3 290 m  
 Distance d'atterrissage (ISA, au poids maxi. à l'atterrissage) . . . . . 2 380 m



Après étude détaillée par la FAA la commande est passée en septembre 1969 avec un objectif de 1er vol du prototype fin 1972 et une mise en service en 1978. Il est mentionné que les caractéristiques de l'appareil de série ne seront figées qu'après analyse des 100 premières heures d'essais du prototype.

### Abandon du programme

Depuis la commande officielle, BOEING et GENERAL-ELECTRIC poursuivent l'étude de leurs projets et se heurtent à de nombreuses difficultés techniques qui amènent à majorer le coût prévu du programme de développement et à faire glisser le calendrier initial. Dans le même temps de nombreuses organisations et associations dont beaucoup se réfèrent à la défense de l'environnement mènent des campagnes anti SST.

En mai 1970 le budget de poursuite du programme n'est voté qu'à une faible majorité à la Chambre des Représentants.

En décembre 1970 le Sénat rejette le projet de budget . Un compromis est alors trouvé pour poursuivre le financement pendant 3 mois jusqu'à une nouvelle présentation devant le Congrès.

Le dernier projet de financement de la phase de développement du programme SST est rejeté par la Chambre des Représentants le 18 mars 1971 par 215 voix contre 204. Le 24 mars le même refus est voté au Sénat par 51 voix contre 46.

Un ultime financement de 300 M\$ est accordé aux deux industriels pour solder les activités en cours.

Aucune tentative ultérieure sous l'administration NIXON pour reprendre le programme n'a pu déboucher sur une proposition soumise à nouveau au Congrès.



### Réflexions en guise de conclusion

- A l'arrêt du programme SST les contribuables américains avaient financé en recherches - études - essais de toute nature - maquettes autant que les contribuables français ou britanniques au jour de la certification de CONCORDE.
- Pour rafraîchir la mémoire de certains, voici quelques extraits de l'ouvrage publié par Monsieur J.J. SERVAN-SCHREIBER fin 1967 sous le titre "LE DEFI AMERICAIN".

"Le CONCORDE aura une carrière de quelques années - Le BOEING, avec les conceptions de base auxquelles il répond (géométrie variable, Mach 2,7) et qui seront révolutionnaires par rapport à l'aviation que nous connaissons aujourd'hui, aura une carrière de quinze à vingt ans"  
et enfin "..... CONCORDE, diligence du Supersonique".

A chacun d'apprécier 28 ans après.

H. PERRIER

## ASPECT TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION CONCORDE

La fiabilité de Concorde reste satisfaisante puisqu'en 9 mois il n'est relevé que trois arrêts moteur en vol (encore ne s'agit-il que d'arrêts de précaution) et quatre demi-tours en vol. En ce qui concerne ces derniers, l'un fait suite à l'arrêt de précaution d'un moteur, deux sont la conséquence de mauvais contacts électriques sur le train d'atterrissage et enfin le quatrième correspond à des ennuis de mise en oeuvre du circuit de conditionnement d'air.

Les demi-tours au sol, au nombre de huit, ne font pas apparaître de défauts propres à un circuit.

Il s'agit :

- d'une alarme ADC (centrale aérodynamique).
- de la défaillance d'un amplificateur de détection surchauffe moteur,
- d'à-coups au freinage sur une roue,
- d'une centrale à inertie inopérante,
- de deux ennuis mineurs sur un circuit hydraulique,
- et d'une panne de régulation d'entrée d'air moteur.

L'état des machines est toujours suivi avec beaucoup d'attention et plusieurs campagnes de rénovation sont entreprises.

Elles concernent :

- les entrées d'air, avec une reprise de prises électriques sur les entrées d'air elles-mêmes et sur les moteurs,
- les vannes de prélèvement du circuit de conditionnement d'air pour lesquelles des pistons chromés sont installés au fur et à mesure de leur passage en atelier,
- le circuit de jaugeage carburant avec une inspection particulière des harnais du circuit de mesure,
- les moteurs de reverse qui ont bénéficié d'une amélioration et d'une harmonisation des procédures d'entretien et de montage sur avion. Cette démarche induit une meilleure tenue du matériel et une diminution des incidents en exploitation,
- les vannes de mélange du conditionnement d'air avec l'achat de six vannes,
- les sonde T1 par amélioration des contacts,
- le circuit HF où une campagne de remplacement des câbles et l'installation de prises soudées ont redonné une fiabilité correcte à cet ensemble,
- les limiteurs N1 avec une modification des calculateurs moteur (TCU).

Le T.CAS a enfin trouvé son antenne certifiée. Le FBTSD en est maintenant équipé mais le système ne sera en service que lorsque la totalité de la flotte sera opérationnelle.

Les kits doivent arriver vers la mi-novembre et l'installation sur avion terminée pour le 15 décembre (limite de la dérogation fin décembre). La qualification équipage devant être réactualisée à la mi-novembre.

Les centrales à inertie actuelles seront remplacées pour la fin de l'année par des centrales DELCO identiques à celles équipant le B747 mais avec adjonction du programme supersonique.

La qualification des équipages est terminée et le F.BTSD est déjà équipé et en service avec ce nouveau matériel.

## **BONNE NOUVELLE**

La grande visite du F.BVFB est programmée pour mars/avril 1996.

Les préparatifs sont déjà en cours et c'est ainsi que les paupières moteurs sont démontées, que des essais de différents produits de nettoyage de la corrosion extérieur sont réalisés et que l'inspection de la nervure 12 (nervure de fonction de chaque demi-aile) est commencée.

Le cycle des grandes visites ne devrait pas s'interrompre puisqu'il est prévu que chaque avion révisé laissera la place au suivant.

Chaque avion se verra donc attribué un nouveau potentiel d'heures de vol.

## **VOLS SPÉCIAUX**

L'exploitation Concorde s'enrichit de quelques vols autres que le New-York quotidien.

A savoir :

Amiens - Lyon - Grenoble - Marrakech - Londres - Mulhouse - Nice (une dizaine de vol locaux) - Genève pour le 75ème anniversaire de l'aéroport - Washington - Atlantic-city - Metz - New-York - Santa Maria - Ford de France avec plusieurs boucles - Capenhague - Biarritz et Shannon.

Plusieurs tours du monde ont été réalisés ou sont en cours. Cayenne reste au programme en fonction des tirs à Kourou, un vol est prévu sur Ho Chi Minh Ville et aussi peut-être pour la Réunion.

Rio sera desservi à l'occasion du 20ème anniversaire de la mise en ligne de Concorde le 21.01.1976.

Enfin n'oublions pas le 2ème record du monde de vitesse sur le tour du monde mais cette fois ci en sens inverse que Concorde vient encore de remporter.

Un grand bravo à tout le personnel d'entretien qui cette fois encore a su fournir une machine en parfait état de marche.

A noter que comme lors du précédents record, l'avion au terme de son périple a été engagé sur le New-York régulier du lendemain. Chapeau !!!

Une Pensée aussi pour les équipages qui ont pratiquement effectué toutes ces heures de nuit.

Le simulateur Concorde prend ses quartiers d'hiver. Il est en cours de déménagement et a déjà quitté Toulouse.

Une équipe Air France a pris en main sa destinée. Les programmes ont été mis sur ordinateur avant le démontage et son installation dans d'anciens locaux d'UTA parait devoir se réaliser dans de très bonnes conditions. Souhaitons le, car c'est à coups sûr une affaire très complexe. C'est en tout cas la fin d'une époque. Il y aura ceux qui ont vécu les stages à Toulouse... et les autres.

## **DÉPART A LA RETRAITE**

Depuis la parution du dernier bulletin 3 PNT ont fait valoir leurs droits à la retraite. Ce sont :

- M. LEBRUN OMN le 1er mars 1995
- M. SAGORY CdB le 1er mai 1995
- M. RUDE CdB le 1er août 1995

Nous leur souhaitons une longue et heureuse retraite.

Partirons en 1996, M. DUPONT Willy et M. POULIGNY Michel.

Un stage de qualification Concorde pourrait débuter au printemps 1996. Sa composition n'est pas connue à ce jour.

La nouvelle organisation AIR FRANCE nous prive depuis le 9 septembre 1995 des services de notre dévoué Alain VAILLANT.

Bien qu'il reste à la DO, l'exploitation et la technique Concorde ne figurent plus à son emploi du temps.

Pour ceux qui désirent le rencontrer, sachez qu'il n'est pas très éloigné du bureau Concorde. Il est au même étage dans l'autre aile du bâtiment.

*Henri RANIERI*

**FLYING TIMES: "THE COORS LIGHT CONCORDE" #F-BTSD  
EASTBOUND AROUND-THE-WORLD SPEED-RECORD FLIGHT  
AUGUST 15-16, 1995**

---

GMT

**1. NEW YORK/JFK-TOULOUSE:**

TIME: 03:20:02  
SM DIST.: 3,891  
AVG.SPEED: 1,167.1  
Vr=198 knots  
Mach 1+: 02:42:17  
Mach 2 : 02:13:23

Pushback: 15:44:00  
Start Takeoff Roll: 15:48:20  
Main Gear Airborne: 15:49:10  
Acceleration: 16:00:47  
Mach 1.0: 16:02:47  
Mach 1.7: 16:14:28  
Mach 2.0: 16:23:47  
Deceleration: 18:37:10  
Mach 1.0: 18:45:04  
Land TOULOUSE: 19:09:12

**2. TOULOUSE-DUBAI:**

TIME: 03:13:32  
SM DIST.: 3,715  
AVG.SPEED: 1,151.7  
Vr=194 knots  
Mach 1+: 02:43:58  
Mach 2 : 01:58:10

Pushback: 20:19:57  
Start Takeoff Roll: 20:24:52  
Main Gear Airborne: 20:25:36  
Acceleration: 20:37:08  
Mach 1.0: 20:37:47  
Mach 1.7: 20:49:52  
Mach 2.0: 21:16:00  
Deceleration: 23:14:10  
Mach 1.0: 23:21:45  
Land DUBAI: 23:39:08

**3. DUBAI-BANGKOK:**

TIME: 03:37:51  
SM DIST.: 3,789  
AVG.SPEED: 1,043.6  
Vr=200 knots  
Mach 1+: 02:51:35  
Mach 2 : 02:21:30

Pushback: 00:59:30  
Start Takeoff Roll: 01:10:00  
Main Gear Airborne: 01:10:45  
Acceleration: 01:19:12  
Mach 1.0: 01:21:58  
Mach 1.7: 01:34:34  
Mach 2.0: 01:43:37  
Deceleration: 04:05:07  
Mach 1.0: 04:13:33  
Land BANGKOK: 04:48:36

**4. BANGKOK-GUAM/UAM:**

TIME: 03:01:29  
SM DIST.: 3,348  
AVG.SPEED: 1,106.9  
Vr=194 knots  
Mach 1+: 02:33:38  
Mach 2 : 02:11:33

Pushback: 06:14:00  
Start Takeoff Roll: 06:25:44  
Main Gear Airborne: 06:26:32  
Acceleration: 06:36:39  
Mach 1.0: 06:37:42  
Mach 1.7: 06:47:36  
Mach 2.0: 06:52:52  
Deceleration: 09:04:25  
Mach 1.0: 09:11:20  
Land GUAM/UAM: 09:28:01

-2-

	<u>GMT</u>
<b>5. GUAM/UAM-HONOLULU:</b>	
TIME: 03:20:02	Pushback: 10:38:05
SM DIST.: 3,833	Start Takeoff Roll: 10:43:25
AVG.SPEED: 1,149.7	Main Gear Airborne: 10:44:08
Vr=186 knots	Acceleration: 10:52:18
Mach 1+: 02:56:07	Mach 1.0: 10:54:16
Mach 2 : 02:23:40	Mach 1.7: 11:05:02
	Mach 2.0: 11:15:00
	Deceleration: 13:38:40
	Mach 1.0: 13:50:23
	Land HONOLULU: 14:04:10
<b>6. HONOLULU-ACAPULCO:</b>	
TIME: 03:24:21	Pushback: 15:33:23
SM DIST.: 3,833	Start Takeoff Roll: 15:49:58
AVG.SPEED: 1,125.4	Main Gear Airborne: 15:50:48
Vr=198 knots	Acceleration: 15:59:01
Mach 1+: 02:59:16	Mach 1.0: 16:01:46
Mach 2 : 02:31:49	Mach 1.7: 16:12:51
	Mach 2.0: 16:21:00
	Deceleration: 18:52:49
	Mach 1.0: 19:01:02
	Land ACAPULCO: 19:15:09
<b>7. ACAPULCO-NEW YORK/JFK:</b>	
TIME: 02:42:04	Pushback: 20:30:24
SM DIST.: 2,843	Start Takeoff Roll: 20:34:10
AVG.SPEED: 1,052.5	Main Gear Airborne: 20:34:55
Vr=186 knots	Acceleration: 21:03:18
Mach 1+: 01:53:17	Mach 1.0: 21:03:43
Mach 2 : 01:30:36	Mach 1.7: 21:13:05
	Mach 2.0: 21:18:00
	Deceleration: 22:48:36
	Mach 1.0: 22:57:00
	Land NEW YORK/JFK: 23:16:59
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	
<b>8. NEW YORK TO NEW YORK FOR THE EASTBOUND RTW RECORD: "AF #1995":</b>	
*FLYING-TIME: 22:39:21	
*SM DIST.: 25,252 [40,638 KMS.]	
*AVG.FLYING SPEED: 1114.5 SMPH [1793.6 KMPH]	
*ELAPSED TIME: 31:27:49	
*AVG.SPEED, INCLUDING GROUND TIME OF 08:48:28: 802.58 SMPH	
*TOTAL TIME AT MACH 1+: 18:40:08	[1291.6 KMPH]
*TOTAL TIME AT MACH 2 : 15:10:41	
*WE BEAT THE PREVIOUS EASTBOUND RTW RECORD BY 04:40:45, DESPITE	
6, NOT 4, TECHNICAL STOPS AND OVER 2,350 SM FARTHER TO FLY.	
*WE ALSO BEAT THE WESTBOUND RTW RECORD, SET WITH SSC #F-BTSD ON	
12-13 OCTOBER 1992, BY 01:21:14 [THIS WAS THE "GUINNESS BOOK"	
RECORD FROM 13 OCTOBER 1992 UNTIL 16 AUGUST 1995.]	

CONCORDE, 25 ANS -3-

9. GROUND TIME [MAIN GEAR TOUCHDOWN TO MAIN GEAR AIRBORNE]:

- (a) TLS: 01:16:24
- (b) DXB: 01:31:37
- (c) BKK: 01:37:56
- (d) UAM: 01:16:07 [ SHORTEST=BEST ]
- (e) HNL: 01:46:38 [ LONGEST=WORST ]
- (f) ACA: 01:19:46

[ TOTAL= 08:48:28 ]

## CONCORDE, 25 ANS DÉJÀ... (III)

### Une escapade supersonique ou le jeu de l'Amour et de la Vitesse

(Récit)

**E**n ces années 80, Fabienne est une jeune fille de bonne famille assez gâtée par la vie: toilettes, sorties, mini-Austin et le reste. Elle a beaucoup de charme. Elle est jolie et prépare Sciences-Po. «Pour faire plaisir à Papa» dit-elle. La mère de Fabienne vit à la campagne. Le père, important industriel est un monsieur fort occupé. Toujours aux quatre coins du monde, à la poursuite de fructueux contrats. Précisément, ce jour-là, il avertit sa fille qu'il doit se rendre à New York, le lendemain, pour la signature d'une importante affaire. Il prendra comme d'habitude le B 747 d'Air France de 10 h. Compte tenu du décalage horaire, il arrivera à destination au tout début de l'après-midi, ayant déjeuné à bord, fin prêt pour son rendez-vous. «Je fais juste l'aller et retour», dit-il à sa fille.

Fabienne lui a souvent parlé de Concorde mais le père a horreur des

machines d'avant-garde. Deux fois la vitesse du son! Je vous demande un peu à quoi cela rime-t-il? Il préfère les avions «classiques», leur confort, leur sécurité, leur espace, leur service de luxe, la «First» du 747 lui convient parfaitement. Il recommande, en tout cas, à sa fille d'être sage en son absence et de bien préparer son examen qui doit avoir lieu deux jours après. Fabienne sourit. Elle va régner en maîtresse sur l'appartement de l'avenue Kléber en toute tranquillité... mais à vrai dire, il vient de naître, derrière cette jolie tête, une idée un peu folle. La courte absence de son père vient de donner à Fabienne l'envie d'une escapade. Juste avant son examen d'entrée, un petit changement d'air lui ferait du bien. Un voyage-éclair lui raviverait l'esprit. Il ne faut pas se laisser enfermer dans les préjugés bourgeois, ni par les recommandations paternelles.

Si elle essayait Concorde?

Fabienne se renseigne. Incroyable mais vrai. «Oui, Mademoiselle, lui répond-on, avec Concorde vous arriverez avant d'être partie. Oui, Mademoiselle, vous irez plus vite que le soleil. Oui, Mademoiselle, vous pourrez faire l'aller et retour dans la journée.» Concorde doit vraiment être un avion «super» qui va lui permettre de réaliser son projet. Un seul problème: le prix du billet. Mais bah!, grand-mère à qui on racontera que l'Austin est en panne y pourvoira gentiment.

Ce fut dit. Ce fut fait.

Le lendemain matin, Fabienne est à Roissy. le blue-jean soigneusement délavé, le cabas de chez Hermès et

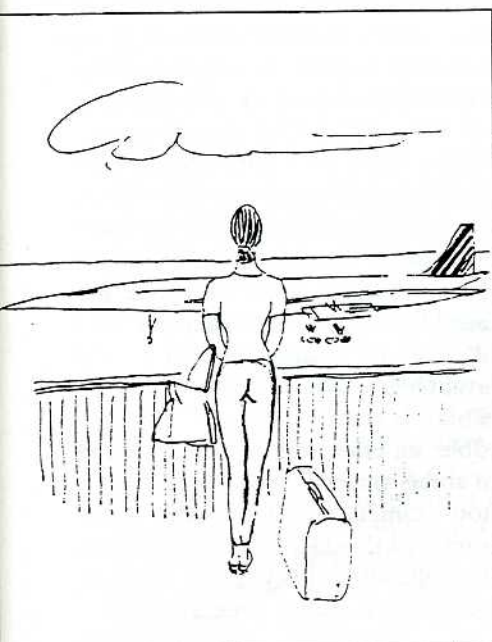
sur un chariot une Samsonite orange avec «trois fois rien dedans»: deux pots de crème, une brosse à dents et quatre morceaux de tissus, de quoi faire à volonté une robe du soir ou deux bikinis. Fabienne est parée. Mais que va-t-elle faire au juste à New York?

A vrai dire, elle avait beaucoup flirté aux dernière vacances, avec «Love» C. Thomson, un jeune agent de publicité de la 5<sup>e</sup> Avenue. Il lui avait dit: «Darling, fais un saut par-dessus l'Atlantique, je te montrerai une ville comme tu n'en a jamais vue et un Américain amoureux comme tu ne l'aurais jamais cru». Le programme est alléchant mais le bonheur est encore au bout de l'horizon.

En attendant, il faut jouer à cache-cache avec papa qui part presque à la même heure dans la même aéroport. Ils sont idiots dans cette Compagnie, ils devraient prévoir des cas de ce genre.

Fabienne est d'abord surprise par Concorde. Elle voyait «ça» plus grand, moins long, enfin je ne sais pas quoi, mais en tout cas autrement. Elle s'assoit dans un fauteuil accueillant. New York dans trois heures et demie, c'est in-co-yable comme on aurait dit au temps des Merveilleuses et Fabienne est une merveilleuse. L'envol est terrible et l'accélération rappelle tout à fait la Maserati de Gérard quand il faisait le fou sur la route de Saint-Trop.

Pendant ce temps, papa est installé dans son 747, très à l'aise avec de la place partout et un bataillon d'hôtesse aux petits soins. On lui sert un de ces déjeuners comme on





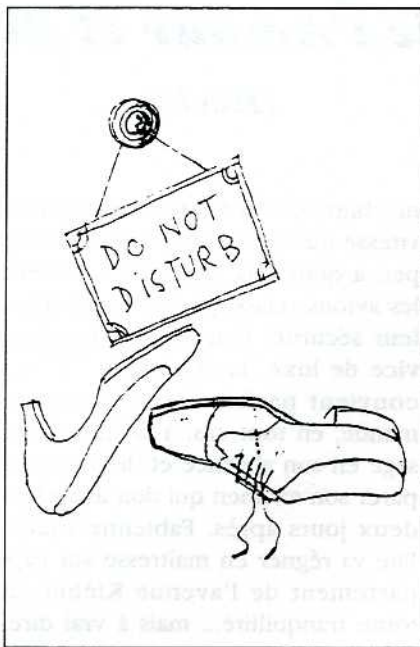
n'en voit que chez Maxim's ou au Grand Véfour. C'est très bien pense Fabienne, mais trop c'est trop ! D'ailleurs, moi, je ne pourrais pas manger tout ça, après, tu comprends, on est impossible en maillot... Il faut dire que sur Concorde le service n'est pas mal non plus. Pas le grand machin cérémonieux et tout et tout, juge Fabienne, mais plutôt le pique-nique de luxe, un peu le genre de ce qu'on fait au château de Patricia, en l'absence de ses parents. Le menu de Concorde pourrait s'appeler «Divertissements gastronomiques» et tout le monde picore avec entrain dans cette machine qui fonce à plus de 2000 à l'heure.

Grâce à l'entremise du steward, Fabienne a pu accéder au poste de pilotage. Elle s'extasie devant la multiplicité des cadrans, des commandes et des instruments de toutes sortes, bien différents à vrai dire du minuscule tableau de bord de la mini-Austin. Papa sur son avion «classique» (comme il dit) attaque avec décision un carré d'agneau arrosé d'un Château-Margaux, qui s'annoncent délicieux. Fabienne se fait encore servir un doigt de champagne avant que l'hôtesse n'annonce le début de la descente vers New York. Papa, lui, n'en est encore qu'aux fromages, avant les desserts et le film.

Un sensationnel atterrissage en douceur. Kennedy Airport. Prévenu in extremis par télégramme, «Love» est là, bronzé et amoureux. Ils foncent dans les bras l'un de l'autre à une vitesse qui étonne Concorde lui-même.

Cet extravagant séjour à New York, seul le cabas de chez Hermès pourrait en parler. On les aura vus, en haut des gratte-ciels, à Central Park, sur le port, au Guggenheim, aux Cloisters, dans le fond des snack-bars, au bord des piscines et aux terrasses de Greenwich Village. Le seul endroit où on ne les aura pas vus et où ils auront cependant passé un long moment, c'est la chambre de «Love», perchée au 88<sup>e</sup> étage d'un building de Madison. Sur la moquette, transformée en champ de

bataille, au beau milieu des vêtements épars, le cabas, pourtant assez entraîné, n'en avait jamais vu de pareilles. Un grand moment de joie et d'amour.



Concorde repart dans quelques heures et «Love» veut absolument raccompagner Fabienne à son avion. A Kennedy Airport, ils traversent le hall étroitement enlacés. C'est évidemment la chose à ne pas faire, du moins à cette heure-là, car papa, débarquant de son Boeing, traverse également le hall afin de gagner son hôtel. Fabienne a beau se faire aussi petite que possible derrière ses lunettes noires et enfouir son visage dans le veston de «Love», elle ne s'en fait que davantage remarquer et ne peut jurer qu'elle n'a pas été vue. Monsieur son père a marqué un temps d'arrêt, interloqué, mais il n'est pas revenu de sa surprise que déjà Fabienne et son chevalier servant ont disparu dans la foule.

Dans le Concorde du retour, l'hôtesse reconnaît Fabienne: «Vous faites l'aller et retour, comme nous?» - «Oui, répond Fabienne, juste le temps d'acheter une bague!» Elle montre à son doigt une très belle aigüe-marine que «Love» lui a offerte en souvenir de si doux instants. Il avait dit: «Je la veux couleur de tes yeux.» C'était vrai.

Partie de New York après midi,

elle arrive à Paris à la nuit tombante. Merveille du progrès. Concorde et Fabienne ont tenu leur pari.

Le matin suivant, fraîche et dispose, Fabienne, dans le grand amphithéâtre de Sciences-Po, passe le concours d'entrée: «Panorama des échanges économiques et culturels entre l'Europe et les USA de 1945 à nos jours.» Fabienne insiste, un peu trop peut-être..., sur les transports aériens! Mais elle ne «sèche» pas. C'est fou l'inspiration que l'on peut puiser dans l'eau claire d'une aigüe-marine. A son amie Bénédicte qui lui demande ensuite des détails sur son aventure, elle répond «Love» et encore «Love» et toujours «Love». «Mais l'avion?» insiste Bénédicte. «Eh bien, tu sais, l'avion conclut Fabienne, l'extraordinaire, c'est qu'il n'y a rien d'extraordinaire sauf quand on regarde sa montre!» Ainsi, résume-t-elle les années de travail des bureaux d'études et les prouesses des ingénieurs et des pilotes qui lui ont permis cette escapade imprévue auprès de son boyfriend.

Le surlendemain matin, bien sage à la maison, elle accueille papa qui rentre de voyage. Il lui demande, d'un drôle d'air: «Qu'as-tu fait, durant mon absence?» Fabienne est dans ses petits souliers mais elle fait face. «Rien de spécial, répond-elle négligemment, j'ai potassé mon examen, ça a marché, je crois, s'ils ne sont pas débiles je devrais avoir la moyenne.» Tant de candeur et de naturel chassent les derniers soupçons de papa qui y va, quand même, de son petit couplet moralisateur: «Très bien, ma petite fille, je suis heureux que tu aies travaillé. Tu en recueilleras certainement les fruits du jour» et il ajoute «Imagine-toi que j'ai aperçu une jeune fille qui te ressemblait comme une sœur, au bras d'un jeune homme, à mon arrivée avant-hier à New York!» - «Pas possible!» s'écrie Fabienne - «Pas possible, en effet, reprend son père. Tu n'aurais pu être là-bas avant-hier, à ton examen hier et ce matin ici devant moi.» - «Bien sûr! ou alors il aurait fallu aller plus vite que le soleil» affirme Fabienne avec aplomb. - «Oh ça!» fait le père tout à fait incré-

dule. Fabienne sourit, d'un sourire parfaitement énigmatique. « Une vraie Joconde » pense-t-elle.



Des mois ont passé. L'aigue-marine est toujours à l'annulaire de Fabienne mais au même doigt il y a aussi un anneau d'or et une main d'homme tient la sienne. Non, ce n'est pas celle de son père. Elle n'a finalement pas été reçue à Sciences-Po, mais après beaucoup de discus-

sions, elle a obtenu gain de cause. Elle a épousé « Love ». Ils partent en voyage de noces. En avion, cela va sans dire. Ils sont assis l'un à côté de l'autre dans un « classique 747 », en route vers les extrémités du monde. Après les apéritifs et le caviar on leur sert un salmis de faisán arrosé d'un Mouton-Rothschild et ils boivent à leur bonheur tout neuf.

Quant au père de Fabienne, il vole à nouveau, ce jour-là, en direction de New York où ses affaires l'appellent. Dans le Concorde qui

l'emporte à une vitesse fulgurante il dit, s'adressant à un de ses collaborateurs : « Voyez-vous mon cher, depuis la mise en service de cet avion, j'ai tout de suite été conquis. J'ai pensé qu'il était fait pour nous. Nous avons besoin d'être partout à la fois et cette fabuleuse machine défie l'espace et efface le temps. »

Concorde et le 747, chacun de leur côté, foncent à travers l'Azur. ■

J.-L. Ray

## Qui dit mieux ?

**D**ans un précédent article sur Concorde, était rappelé le fabuleux record de vitesse établi, autour du monde, en 1992 dans le sens est-ouest, par le F.BTSD de la flotte d'Air France, en 32 heures 49 minutes, et l'on avait posé la question : Qui dit mieux ?

C'est le même Concorde d'Air France, le F.BTSD qui vient le mardi 15 août 1995, de répondre à cette question en effectuant le tour du monde ouest-est en 31 heures 27 minutes. C'est encore un Américain qui avait affrété l'appareil pour ce nouvel exploit. Décidément, après l'avoir si vivement combattu, les Américains font à notre supersonique une publicité mondiale ■

## La fresque Hispano-Suiza

**C**ette fresque, reproduite partiellement en 1<sup>re</sup> de couverture, représentant le capitaine Guynemer, la cigogne Hispano et sa devise « le futur a sa légende », a été réalisée pour décorer le mur d'un immeuble situé rue du Général Leclerc à Bois-Colombes (Hauts-de-Seine).

C'est en effet dans cette localité que s'est implantée en 1911 la société Hispano-Suiza. Et c'est ici que fut étudié, dès 1914, mis au point et construit (à 50 000 exemplaires) le fameux moteur d'avion en V de 150 CV qui équipa la plupart des avions de chasse de l'époque, notamment les SPAD de la glorieuse escadrille Guynemer dont la cigogne était l'emblème, laquelle est encore de nos jours le symbole d'Hispano-Suiza.

Georges Guynemer y venait surveiller la construction de ses avions et donna maintes fois des indications utiles, fruit de son expérience, en vue de la réalisation de modifications techniques qu'il préconisait.

On comprend pourquoi la ville de Bois-Colombes a tenu à associer dans un même hommage, les amis bois-colombiens, l'aviateur légendaire aux 54 victoires aériennes, disparu le 11 septembre 1917 dans le ciel des Flandres, et une incomparable entreprise (aujourd'hui filiale de la SNECMA) dont les réalisations aéronautiques ont établi de nombreux records mondiaux. ■

Claude Simon



Photo Alain Goulard aimablement prêtée par le service communication de la mairie de Bois-Colombes.

## DÉPANNAGE A DJIBOUTI

(ou de l'influence de l'enseignement technique sur l'exploitation en Aeronautique.)

Il est toujours intéressant d'entendre raconter une histoire ou un fait. Cette fois-ci, je voudrais vous faire partager mes états d'âme, à propos d'un dépannage qui eut lieu à l'escale de DJIBOUTI au mois de JUILLET 1967

A cette époque j'appartenais au département - DMLK de la DM (service des des lignes et escales) & ma hiérarchie m'avait envoyé à l'escale de DJIBOUTI (ANBOULI-AIRPORT) afin de remplacer l'un des deux mécaniciens titulaires du poste pendant ses congés. Ce qui fait, que je me trouvais donc "EN FLÈCHE" avec l'autre mécanicien affecté à l'escale.

Il faut vous dire aussi que, je ne sais trop pourquoi ? A ce moment là la DIRECTION de l'escale était "BICÉPHALE", d'une part "AIR FRANCE" et d'autre part "LES CHARGEURS RÉUNIS". D'où des frictions & des problèmes de commandement car nous les techniciens, étions confrontés à deux autorités agissantes et ce n'était pas toujours très drôle.

Donc ce matin là, le mécanicien affecté à l'escale, avait assuré le service de la nuit & avait vraisemblablement eut des mots avec le chef d'escale des "CHARGEURS RÉUNIS"!

Le litige se nourrissait de controverses à propos d'un avion "CHARTER BRITANNIQUE", il s'agissait d'un "BRISTOL BRITANNIA" (quadrimoteur turbo-propulseurs) qui se trouvait en panne & qui plus est, occupait le seul point de ravitaillement en kérosène de l'AEROPORT. Parcequ'en ces années-là les bouches d'avitaillement en kérosène (système HYDRANT) étaient implantées avec parcimonie, ça entraînait d'énormes frais & la densité du trafic des JETS d'alors n'imposait pas que l'on multiplie ces installations par ailleurs fort coûteuses.

Bref! ... Le point d'avitaillement en kérosène était occupé & ne semblait pas pas proche d'être libéré par l'énorme machine.

Mais le temps pressait car nous aussi, "AIR FRANCE" attendions un vol spécial B707 vers AHOB (L.T) ce même jour. Il importait donc que ce point soit dégagé à temps, afin de permettre de refaire les pleins de notre avion pour son vol retour.

Mais hélas! nos deux compères s'étant accrochés pendant la nuit, s'en étaient allés sans plus d'états d'âme, nous laissant le chef d'escale d'AIR FRANCE et moi devant cette situation pas très engageante. ....

Après en avoir référé à mon chef d'escale & obtenu son accord, je délaissai les autres tâches routinières de l'escale pour me diriger vers la machine immobilisée.

Il y avait beaucoup de mouvement autour de l'avion & notamment, les soutes avaient été vidées de leurs bagages.

J'appris en bavardant avec l'"OMN" que la veille au soir, lors de la mise en route des moteurs, la "VOIX DE DÉMARRAGE" du moteur position 04 s'était soudain brisée d'où impossibilité de lancer ce dernier.

## DÉPANNAGE A DJIBOUTI (suite)

Toutefois dans le but d'assurer la mise en route à tout prix de ce moteur le "CDB" en accord avec les autorités portuaires locales avait proposé d'alléger le poids de l'avion en le délestant de ses bagages et avec à bord la seule présence de l'équipage technique d'effectuer un décollage sur trois moteurs afin de tenter d'entraîner le moteur défaillant grâce à l'écoulement de l'air relatif.

C'est ce qui fut fait, mais au préalable par sécurité, le temps du décollage, l'hélice du moteur position numéro 04 avait été mise en "DRAPEAU" et ne consentit plus à "dévorer" ensuite, d'où l'impossibilité de lancer ce moteur et l'avion se reposa au sol sans plus de succès.

Pour l'heure tout l'équipage technique s'employait à savoir pourquoi l'hélice du moteur position 04 avait refusé de "dévorer" afin de pouvoir en cas de réussite, réitérer leur tentative de décollage sur trois moteurs, pour mener à bien leur entreprise; Voilà pourquoi ils étaient revenus sur le seul point d'avitaillement en kérosène car deux décollages sur trois moteurs consommèrent plus de carburant que prévu surtout pour un avion qui devait relier LONDRES d'une seule traite....

une partie des passagers avaient été dirigée vers le bâtiment central de l'AEROPORT d'AMBOLI, mais quelques uns d'entre eux, étaient restés à bord. Cependant le chaleur aidant ils ne tardèrent pas à rejoindre les autres.

Je me présentai au "CDB" du "BRISTOL BRITANNIA" & je lui demandai si il verrait un inconvénient à me confier la "NOIX de DÉMARRAGE" défectueuse j'avais une idée entête.... Il n'y vit pas d'inconvénient et le demandant à l'"OMN" il me la tendit.

Je l'examinai rapidement & constatai par le biais de la brisure que le grain de l'acier qui la constituait était très fin, donc représentait un alliage à très haute résistance - Si l'on devait procéder à une soudure cela nécessiterait de n'altérer en rien l'état du traitement thermique en effectuant l'opération sous atmosphère neutre ? sous ARGON ? ou encore effectuer une soudure électrique ? --- il faudrait voir cela avec les spécialistes ---

Je redemandai donc au "CDB" si il me permettait de faire effectuer une soudure sous quelques formes que ce soit ?

## DEPANNAGE A DJIBOUTI (suite)

Il me répondit qu'au point où en étaient les choses, je pouvais faire tout ce qui me paraissait utile car lui, il était décidé à demander l'aide de LONDRES pour le dépannage, l'avion amenant la pièce de rechange. Rémènerait les passagers au retour. La seule chose qu'il me demandait si je tentais quelque chose, c'était de le faire sans attendre & de l'en tenir informé.

- YES SIR! Je partis en trombe au volant de notre "ESTAFETTE" & Je me dirigeai vers les installations techniques de l'école militaire de DJIBOUTI où je connaissais un Adjudant-chef mécanicien, de mes amis.

- BONJOUR CHEF! lui dis-je & je lui présentai la situation & lui demandai si éventuellement les ateliers spécialisés de la BASE MILITAIRE pourraient se charger des travaux dans la mesure, bien entendu, où ceux-ci seraient réalisables?

Je savais que les MILITAIRES étaient remarquablement bien équipés & qu'en plus L'ARMÉE DE L'AIR devait assister, en cas de gros travaux, à la COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE.

Le sous-officier me répondit affirmativement mais cependant il m'informa qu'il lui fallait nécessairement en référer à son COLONEL, bien sûr, c'était logique... Et de nous rendre dans le bureau du COLONEL...

- Mes respects mon COLONEL! & je repris mon récit. Le COLONEL était un homme charmant & compréhensif mais surtout, il avait compris qu'il fallait aller vite. Il ne me laisse pas le temps d'aller au bout de mes explications.

D'accord! Ponctua-t-il d'une voix forte & résolue & s'adressant à l'ADJUDANT-CHEF, il lui demanda de m'accompagner jusqu'à l'atelier de soudure et de donner l'ordre de faire le nécessaire. ORDRE DU COLONEL!... EXECUTION!...

Nous descendîmes tous les deux dans les méandres des souterrains de la BASE une sorte de "LIGNE MAGINOT" très fraîche (L'ambiance étant constamment maintenue à 20°) Puis, rapidement nous parvîmes devant l'atelier de soudure où déjà... on nous attendait.

Le travail fut effectué de main de maître, par des gens sérieux & très compétents. Quarante cinq minutes après, la "noix de démarrage" resplendissante était disponible.

Je demandai au COLONEL de me présenter la facture, mais, ce dernier une main sur le cœur & les paupières baissées m'affirma qu'on ne lui devait rien & qu'il était trop heureux que L'ARMÉE ait pu nous rendre ce service.

Je remerciai & m'en revins à l'avion immobile, sous la chaleur croissante. Là, la situation n'avait pas évoluée, bien évidemment. Je présentai la "noix de démarrage" restaurée à l'"OMN" qui la considéra d'un air sceptique?

## DE PANNAGE A DJIBOUTI (suite)

Mais il entreprit cependant de la remettre en place - J'avoue que je n'étais pas très optimiste non plus ?

Alors, dans la fournaise qui à présent écrasait le "TARMAC" nous débarquâmes l'environnement côté tribord de l'avion, l'équipage s'installa au cockpit & ---- pourvu que ça marche ??? ----

Je croisei les doigts & je me dirigeai de façon à me trouver à distance respectable juste dans le champ de l'hélice du moteur position 04.

A cet instant, me revinrent en mémoire, les recommandations que nous faisait lorsque nous étions à l'école notre PROFESSEUR DE THERMODYNAMIQUE MONSIEUR FERNAND FRY.

Meilleurs! disait-il "Tout mécanicien digne de ce titre se devrait d'inscrire en lettre d'or au-dessus de son lit:

"LE COUPLE MOTEUR EGALE LE COUPLE DE RENVERSEMENT!"

Et il ajoutait aussi que:

"TOUTE HÉLICE QUI TOURNE A UNE TENDANCE NATURELLE A REVENIR VERS LA POSITION "PETIT PAS" -

"c'est à cela que je pense depuis que j'avais demandé à ce qu'on me confie la "NOIX DE DEMARRAGE" défectueuse. Si après réparation la "NOIX" tenait, le moteur démarrerait & l'hélice bloquée sur la position "DRAPEAU", reviendrait naturellement vers la position "PETIT PAS"! BINGO!

Nous étions tous tendus? ----

J'entendis un cliquetis sec indiquant que la "noix de démarrage" venait d'engrener pour entraîner le moteur ---- puis un court instant après l'hélice commença, très, très, lentement à tourner ---- puis de plus en plus vite.

De l'endroit où je me trouvais je vis nettement l'hélice "dévirer" en même temps que je l'entendais "REGULER". C'était parti! Le moteur était "accroché" et "ronflait" agréablement à nos oreilles, j'étais fier et heureux.

Je montai dans le cockpit c'était l'euphorie. Il fut décidé de conserver le moteur position n° 04 en route pendant qu'on rechargerait les bagages & qu'on embarquerait les passagers. ET par sécurité les pleins carburant ne seraient pas complétés à DJIBOUTI mais en face à ADEN.

Le "CDB" me prit par l'épaule & me congratula chaudement (il est vrai qu'à DJIBOUTI?...) & puis il me demanda de lui présenter la facture. Mais suite à ma réponse négative, il me demanda de le suivre dans le "callex" de l'appareil. Là, il se saisit d'un grand feu parabelle en papier et entreprit de le remplir. ....

## DEPANNAGE A DJIBOUTI (suite & fin)

et entreprit de le remplir pêle mèle avec des cartouches de cigarettes  
du parfum - du WHISKY - du GIN - du VIN - du CHAMPAGNE etc... etc...

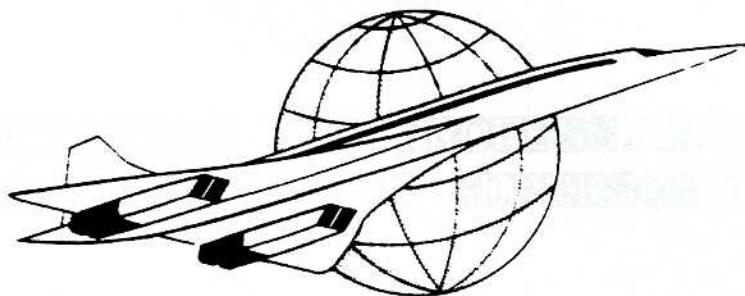
Je remerciai de nouveau & quittai l'avion qui, sans attendre roula  
vers la piste avec des mains qui s'agitaient à tous les hublots.

Inutile de vous dire que ce soir le au mess officier de la 3<sup>ème</sup>  
l'ambiance était chaude sans rien devoir au climat et ça se termina  
très tard....

Je regagnai une chambre de sous officier pour finir la nuit---

Le lendemain j'étais de repos ---- j'en avais bien besoin ----

Clinique S<sup>T</sup>HILAIRE - BIG JOHN MERCREDI 07 DEC 1991



## **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 : .....

FONCTION : .....

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.

45



## ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

*Chers Amis,*

Afin de nous aider dans l'organisation de nos différentes activités, voulez-vous avoir la gentillesse de compléter ce questionnaire.

Etes-vous pour le dîner aux chandelles chaque année ? Fin JANVIER, ?

OUI=                      NON.

Si OUI; 1/Prix Maxi?=-

2/Dans quel endroit de préférence en fonction du prix choisi ?

3/Souhaitez-vous une animation ?

SI oui laquelle ?

4/Souhaitez-vous un photographe ?

Devons-nous faire plus de sortie de la journée ?

si oui ,de quel genre ?

et à quel prix ?

Notre sortie annuelle est de trois jours, pensez-vous que c'est:

Trop long ? oui              Non

trop court ? oui              non

Combien de jours ?

Afin de simplifier le règlement des cotisations, pensez-vous qu'il faille instituer un système de prélèvement automatique ? OUI              NON

Autres idées ?

En vous remerciant d'avance, tout le bureau espère vous voir bientôt et vous transmet ses plus cordiales et sincères amitiés.

Le Président

Le Secrétaire Trésorier

Fernand ANDREANI

Gilbert BARBAROUX

A RENVoyer à: Gilbert BARBAROUX 25/27 Bd ARAGO-75013 PARIS

NOM.....PRENOM.....