

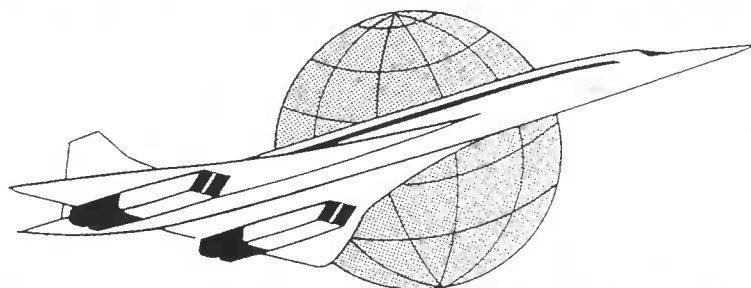
N°13 AVRIL 1997

mach



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 : Ph GIRARD - Directeur Adjoint : René DUGUET - Rédacteur en chef Gabriel AUPETIT - Comité de rédaction : Gilbert Barbaroux - Violaine Richard - Léon FAVIEZ - Henri RANTY.* (publication bi-annuelle)

COMPOSITION DU BUREAU

Président : Ph. GIRARD
Présidents d'honneur :
 Fernand ANDREANI et André TURCAT
Membres d'honneur
 Gérard FELDZER
 Poisson QUINTON
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.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 :

Ph.Girard
 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

LISTE des COMMISSIONS

Commission des statuts
 P.L Breil - H.Ranty - L.Faviez
Commission des manifestations culturelles
 R.Duguet - G.Aupetit
 P.L Breil - M.Fournier - M.Rétif
Commission technique
 R.Machavoine - H.Ranty
Relations Publiques
 A.Moyal - V.Richard
 N.Meneveux - C.Tanaroff
Commission informatique
 J.P Le Moel - 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 Le Moel
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.

EDITORIAL DU PRESIDENT

Le 20 FEVRIER 1997

Une atmosphère amicale accompagnait notre rencontre annuelle de janvier.

De jeunes et nouveaux adhérents, en activité, découvraient notre association, à côté des anciens, retraités pour la plupart.

L'arrivée de ces jeunes est réconfortante et prometteuse pour l'avenir de l'A.P.CO.S.

Nous devons continuer à faire de la "promotion" autour de nous, afin d'amplifier ce renouveau.

Egalement, nous nous attacherons à réunir le plus grand nombre de participants aux rencontres de la journée, en en programmant en fin de semaine.

Nous veillerons aussi à trouver des activités dont les frais de participation ne soient pas trop élevés, afin de permettre la venue d'un maximum d'entre nous.

Nous retrouver, échanger nos idées, découvrir ensemble, voilà ce qui fera vivre notre association.

C'est le vœu le plus cher que je formule en ce début d'année.

LE PRESIDENT

Philippe GIRARD



SOMMAIRE

- * EDITORIAL DU PRESIDENT.
- * COMPTE-RENDU du CONSEIL d'ADMINISTRATION
du 17 DECEMBRE 1996.
- * COMPTE-RENDU FINANCIER 1996.
- * "LES DUCHANGE" Une famille d'AVIATEURS.
- * REPAS AMICAL du 19 OCTOBRE 96 à TOULOUSE. Michel RETIF
- * DINER AUX CHANDELLES DU 25 JANVIER 97.
- * COMMEMORATION DE LA PREMIERE TRAVERSEE AERIENNE POSTALE DE
L'ATLANTIQUE SUD SANS ESCALE. Alberto LEBLANC
- * CINQUANTE ANS DEJA !Le fidèle CYPRIEN. J.P LEMOEL
- * DE LA MOSELLE AU RHIN. les 17.18.19 et 20 SEPTEMBRE
- * A PROPOS du MORSE..... BIG John
- * LA RESTAURATION DE CONCORDE 001.
- * ASPECT TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION CONCORDE.
- * LISTE DES ADHERENTS au 01.01.97.
- * DEMANDE D'ADHESION.
- * ASSOCIATION DES RETRAITES AIR-FRANCE.

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE
ET DU SUPERSONIQUE.

PARIS LE 25 DEC 1996

Président: Philippe GIRARD
Secrétaire Trésorier: Gilbert BARBAROUX

Veillez trouver ci-joint le compte rendu de la réunion du conseil d'administration du 17 DEC 96 qui s'est tenue dans les salons de l'Aéroclub de FRANCE.

Etaient présents, Messieurs:

Fernand ANDREANI, Philippe GIRARD, Léon FAVIEZ, Gabriel AUPETIT, Pierre-Louis BREIL, Jean-Paul LE MOEL, Henri PERRIER, Azad DONIGUIAN et Gilbert BARBAROUX. Pour la commission sociale Annick MOYAL et en auditeur libre Linda DE LEPINE.

Etaient représentés, Messieurs:

Michel RETIF, Claude POULAIN, Raymond MACHAVOINE, Jacques SCHWARTZ, René DUGUET et pour la commission sociale Christiane TARANOFF

9 Présents + 5 pouvoirs = 14 représentés. Le quorum étant atteint, Philippe GIRARD, notre nouveau président ouvre la séance à 10 h15.

Il souhaite la bienvenue à tous les membres du conseil d'administration, et de l'association présents, puis il les remercie avant de passer à l'ordre du jour.

ORDRE DU JOUR

1* -COMPTE RENDU DE NOS DERNIERES ACTIVITES.

Le 19 OCTOBRE s'est tenu chez nos Amis Toulousains le traditionnel repas des concordiens organisé par notre sympathique Vice-Président Michel RETIF et notre non moins sympathique André CHAUMETON. Les Apcosiens de la région parisienne ont fait un effort, et nous espérons qu'en octobre 97 nous serons encore plus nombreux à nous joindre à la très chaleureuse équipe de TOULOUSE. MERCI à tous.

Le 06 décembre 35 personnes pressées d'aller jouer leur cheval favori s'étaient inscrites pour la sortie VINCENNES, hélas il y eut 2 non partants et c'est ainsi que nous nous sommes retrouvés à 33 pour découvrir un chateau, un domaine et un monde très intéressant. Vous pourrez lire le compte rendu de cette sortie dans le bulletin du mois d'avril.

2*-BULLETIN NUMERO 13.

Nous vous rappelons que tout le monde peut participer à la réalisation du bulletin, c'est un peu notre trait d'union. Tout peut nous intéresser, il suffit que vous nous fassiez parvenir les documents avant le 15 Mars ou le 15

Septembre ,pour les bulletins d'AVRIL ou d'OCTOBRE.

Veillez nous excuser si parfois nos bulletins ne sortent pas à la date prévue,nous faisons de notre mieux mais ne sommes pas maîtres de tous les éléments qui les constituent.

3*-LES COMMISSIONS:

Nous avons toujours beaucoup de difficultés à suivre nos Apcosiens et Apcosiennes en activité,mais les efforts faits par notre nouveau président auprès de certains d'entre eux,ont l'air de vouloir porter leurs fruits.

Nous venons d'enregistrer plusieurs adhésions de Concordiens actifs.Nous serions très heureux d'en compter parmi nous lors de nos réunions .Merci d'avance!

Il est demandé aux membres de la commission des statuts de modifier le nombre de réunions du conseil d'administration(4 par an au lieu de une par mois).

Le conseil d'administration demande de rajouter une Apcosienne à la commission des manifestations.On attend une candidature.

D'autre part il pose la question sur l'utilité de la commission sociale.

Monsieur Jean-Paul LE MOEL fait savoir à tous les amateurs d'informatique que CONCORDE est sur INTERNET.

4*-LES COTISATIONS:

Nous comptons toujours quelques retardataires,et nous espérons qu'après le dernier rappel ils auront à coeur de s'acquitter.Nos finances sont bonnes et il n'est pas question d'augmenter les cotisations,mais rappelons que c'est notre seule source de REVENU pour faire marcher l'ASSOCIATION.

5*-LES OBJETS PUBLICITAIRES.

nous vous rappelons que nous pouvons vous faire parvenir nos insignes 20 F,nos auto-collants 10 F,nos cravattes 100 F,nos casquettes 50 F et très bientôt de splendides TEE-SHIRTS blancs avec notre LOGO en gros sur la poitrine pour seulement 50 F dans une super qualité.(M-L-XL-XXL).

6*- MANIFESTATIONS 97.

Notez dès à présent;

Le 07 JANVIER 1997 Réunion bureau à Roissy.(10h)

Le 21 JANVIER 1997 Réunion bureau à Roissy.(10h)

Et, réservez dès aujourd'hui votre SAMEDI 25 JANVIER 1997 pour notre dîner anniversaire.

Le 04 Février 1997 Réunion du bureau à roissy(10h)

Le 18 FEVRIER 1997 Réunion du conseil d'administration à l'aéroclub de FRANCE à 10 Heures..

le 04 MARS 1997 Réunion du bureau à Roissy.(10h)

Le 18 MARS 1997 " "

Le 02 AVRIL 1997 " "

le 22 AVRIL 1997 ASSEMBLEE GENERALE à l'Aéroclub de FRANCE à 10 Heures.

Le 06 MAI 1997 Reunion du bureau à Roissy

Le 10 MAI 1997 SORTIE à LA FERTE.ALAIS.

le 21 MAI 1997 Réunion du bureau à Roissy

Le 03 JUIN 1997 Réunion du conseil d'administration à l'aéroclub de FRANCE à 10 Heures.

Sont prévues;Visite de l'Opéra,Visite de Vincennes,les canaux de Paris et peut être Giverny.

7*LA MEDAILLE SUPERSONIQUE.

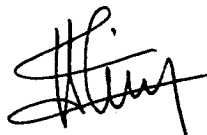
Le conseil est d'accord pour participer pour moitié avec le secteur Concorde à l'achat de la médaille,(600 F)qui serait remise à l'intéressé lors de notre repas anniversaire chaque fin janvier ou lors d'un repas secteur.

8*QUESTIONS DIVERSES.

Monsieur Jean-Paul LE MOEL nous fait part de ses remarques après sa visite sur le CONCORDE 001.Il trouve qu'il manque un élément d'animation et fait une proposition d'animation multi média.Ce pourrait être un PARIS / NEW-YORK simulé d'une quinzaine de minutes.Il est en contact avec le Général SIFFRE et nous tiendra informé de l'opération.

Aucune autre question n'étant posée, l'ordre du jour achevé,le Président remercie tous les membres du conseil d'administration,et les invite à prendre le verre de l'amitié avant d'aller déjeuner, la séance est levée à 12 h 40.

Le Président



Philippe GIRARD

Le Secrétaire-Trésorier



Gilbert BARBAROUX

COMPTE RENDU FINANCIER POUR L'ANNEE 1996

Du premier Janvier 1996 au 31 Décembre 1996.

L'association compte à ce jour 194 personnes, dont un Président d'honneur, 2 membres d'honneur, 2 membres associés et 2 membres à vie, ce qui porte l'effectif cotisant à: $194-5=189$.

*160 adhérents étaient à jour.
10 n'ont pas réglé 94, 95, et 96.
10 n'ont pas réglé 95 et 96.
9 n'ont pas réglé 96*

Nous vous rappelons que les cotisations doivent être réglées 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 la vignette de l'année en cours sur votre carte d'adhérent.

Tous les adhérents n'ayant pas réglé leur cotisation pendant 3 ANS sont considérés comme démissionnaires et ne recevrons plus aucun courrier de notre part. Nous vous rappelons aussi que chacun doit être en règle avec le trésorier pour pouvoir participer aux votes.

Les efforts des membres du bureau et de tous ceux qui nous aident bénévolement permettent à l'association de faire honorablement face à nos dépenses et de maintenir la cotisation à 180 FRANCS.

Nous sommes heureux de constater que le rappel, lancé début 97 en même temps que nos bons voeux, ait porté ses fruits et nous remercions tous ceux qui se sont mis à jour.

Dans l'espoir de vous voir très prochainement, nous vous prions de croire à notre profonde amitié et à nos sentiments les plus cordiaux.

Le secrétaire - Trésorier



Gilbert BARBAROUX

RECETTES 1996

Cotisants 189-29=160 à 180F	= 28800 F
Intérêts 1995	= 2000 F 52
Ventes Objets PUB.	= 2900 F
Rappels Cotisations 94-95-96	= 23400 F
<hr/>	
TOTAL	= 57100 F 52

AVOIR

AVOIR 95	= 34203.F 95
RECETTES 96	= 57100 F 52
<hr/>	
TOTAL	= 91304 F 47

DEPENSES 96

FOURNITURES	= 5796 F 32
POSTE	= 6217 F 07
CADEAUX	= 300 F
POURBOIRES-CANTINE	= 2600 F
DEJEUNERS	= 2921 F
DIVERS (Canon)	= 2291 F 40
<hr/>	
TOTAL	= 20125 F 79

BILAN POUR L'ANNEE 1996

TOTAL DES AVOIRS 96	= 91304 F 47
- TOTAL DES DEPENSES 96	= 20125 F 79
<hr/>	
AVOIR AU 01 JANVIER 1997	= 71178 F 68

Une Famille d'AVIATEURS

Mon père ALBERT + 1933 à PALMYRE sur POTEZ 25 , Feu au Décollage - Vol de Nuit -

Adjudant - chef : 2700 heures de vol.

Mon oncle , le lieutenant MAURICE DUCHANGE + 1970 -

Colonel : 6000 heures de vol.

Il commandait une Escadrille à RAYAK (LIBAN) en 1933 -36 .

Monsieur FULACHIER y était Sergent à l' époque .



UN ÉQUIPAGE

Un raid de nuit des frères Duchange

Les frères Duchange, décidément infatigables, reprirent les commandes de leur Bréguet 19, moteur Renault 480 CV., dans la soirée du mercredi 25 Avril, pour tenter d'accomplir un grand voyage de nuit. Ils quittèrent Le Bourget à 17 h. 30, allèrent virer au-dessus de Brest où ils furent repérés vers 21 heures et revinrent atterrir au Bourget à minuit. Le temps de refaire le « plein » de leur appareil et ils repartaient à 1 h. 15 cette fois, en direction de l'Est. Ils atteignirent Mayence à 4 h. 15 et terminèrent dans cette ville leur exploit nocturne de 1.500 kms.

Cette nouvelle performance de l'équipage Duchange est fort remarquable et il convient d'admirer à sa valeur la maîtrise qui accompagne chaque sortie de ces oiseaux de nuit. Accomplir, dans de telles conditions, le vol, sans escale, de 1.000 kms, Le Bourget-Brest-Le Bourget est un exploit dont il nous est agréable de féliciter les frères Duchange.

une association fraternelle constituant « l'équipage », dans son expression la plus complète et la plus féconde, car deux hommes, unis par le cœur, la volonté et une science sans cesse accrue, se composent.

Et puis, ils ont un but, une vocation même. Et c'est la grande navigation nocturne, parce qu'elle est la plus périlleuse et que là se trouve un champ à défricher où cependant l'on ne s'aventure guère.

Il se peut que l'on ne sache ou bien que l'on feigne d'ignorer ce que les frères Duchange ont fait et nul n'a tenté l'analyse de leurs performances ; pourtant la valeur et l'audace de celles-ci les classent au tout premier rang des grands équipages français. De plus, elles permettent d'envisager un extraordinaire progrès dans l'emploi tactique de l'aviation nocturne. Que dis-je ! Ce progrès est acquis et je vais en apporter la preuve.

pour brûler l'énergie qui les anime : ils ont fait des coupes. Ingrate besogne ! Ils ont dévoré des milliers et des milliers de kilomètres (1) par goût d'être utiles, par besoin d'atteindre la perfection technique. Sans jamais rien casser, ils ont fait face à des péripéties émouvantes. Ils sont prêts à toutes les missions, ils peuvent tout tenter.

Eh bien ! j'exprime sans ambage ma pensée ; si l'aviation française était commandée, si une puissante volonté tendait ses ressorts, ces deux hommes, ces donneurs d'exemples seraient sur le pavé.

Avec les Gérardot, les Cornillon, les Duchange, les Delaitre, d'autres plus obscurs encore ; mais elle est prête l'équipe initiale de jeunes capables de créer une méthode, de pousser les expériences, de vaincre la nuit et la brume ! Qu'on les rassemble, qu'on les guide, qu'on leur trace un programme.

Et derrière les négateurs et les envieux !

André MORVAN.

Un beau vol de nuit

Les frères Duchange font école. Tant mieux... L'entraînement aux vols de nuit est indispensable à l'aviation militaire.

Judi soir, à 20 heures, l'adjudant Delbos et le sergent Lafannechère — ce dernier connu depuis sa participation à la mission Gama-Proust — ont quitté Le Bourget. Ils sont allés virer à Dijon, puis, remontant vers le nord, passèrent sur Calais et atterrirent à Ypres vendredi, à 21 h. 30 et, après une « promenade » qui dura toute la nuit, regagnèrent Le Bourget.

(1) Les frères Duchange sont actuellement affectés au 11^e Régiment d'Aviation, commandé par l'excellent Colonel Duseigneur, qui s'est attaché à maintenir dans ce beau régiment les traditions du Colonel Vuillemin.

(1) Entre autres, 17.000 kilomètres en un mois, dont 3.000 de nuit avec 17 atterrissages nocturnes.

La nouvelle Coupe Michelin

L'ANNEE 1925-1926 vit, sans doute à cause des Coupes des années précédentes qui n'avaient pratiquement été disputées qu'entre militaires, la création d'une Coupe exclusivement réservée à ceux-ci sans pour autant que la Coupe traditionnelle soit supprimée. Il y eut donc deux Coupes Michelin à partir de 1925-1926.

La Coupe militaire était réservée au personnel navigant de l'aéronautique militaire et maritime française, était dotée de 90.000 francs de prix, à raison de 30.000 francs par an et était à courir pendant les années 1925-1926, 1926-1927 et 1927-1928, l'année commençant le 1^{er} juillet pour finir le 30 juin.

La somme de 30.000 francs est attribuée en prix comme suit : au premier : 15.000 francs ; au second : 7.000 francs ; au troisième : 4.000 francs ; au quatrième : 2.000 francs ; au cinquième : 1.000 francs ; aux sixième et septième : 500 francs.

Le gagnant de la Coupe sera le pilote de l'appareil qui aura réalisé la meilleure performance annuelle.

Pour l'année 1925-1926, la Nouvelle Coupe Michelin est réservée aux appareils de bombardement de jour Breguet 19 B2 en service dans la métropole et l'armée du Rhin.

Les appareils doivent être équipés réglementairement. Le gagnant de la Coupe sera le pilote qui aura effectué, à la vitesse commerciale la plus élevée, un parcours en circuit fermé comprenant 15 atterrissages.

Le règlement initial avait fixé le même parcours que pour la Coupe civile, mais ce parcours a été modifié et l'itinéraire passe par les villes ci-après : Paris (Le Bourget), Thionville, Mayence, (Wackernheim), Neustadt, Metz (Frescati), Strasbourg (Neuhof), Dijon (Longvic), Bourges (Avord), Clermont-Ferrand (Aulnat), Lyon (Bron), Istres, Pau (Pontlong), Cazaux, Châteauroux (La Martinerie), Tours (Parçay), Paris (Le Bourget), il mesure 2.496 kilomètres.

Le premier prix ne sera attribué que si le concurrent a réalisé une vitesse commerciale d'au moins 150 km/h et les autres prix si la vitesse a été supérieure à 100 km/h.

Le départ pourra être pris de l'un des points quelconques de l'itinéraire qui sera parcouru dans un sens ou dans l'autre.

Le changement d'appareil est interdit au cours d'une tentative. Quoi qu'il en soit, la Coupe civile, soit la quatrième compétition

de ce genre, ne connut, en cette année 1925-1926, qu'un succès tout relatif : deux concurrents, en effet, se présentèrent : le capitaine Pelletier Doisy et Sadi-Lecoigne. A vrai dire, ce dernier seulement prit le départ et effectua cinq tentatives les 25, 26, 27, 28 et 30 juin, toutes aux commandes d'un Nieuport-Delage type 42 à moteur Hispano-Suiza de 500 ch.

● Le 25, départ du Bourget à 6 h 24' 45", abandon à Valenciennes (360,630 km en 1 h 44' 15").

● Le 26, départ à 6 h 15' 34" 2/5, abandon à Saint-Inglevert (220,920 km en 1 h 02' 26").

● Le 27, départ à 5 h 45' 20" 1/5, abandon.

● Le 28, départ à 7 h 04' 45", abandon à Angers (2.559,190 km en 13 h 52' 15").

● Le 30, départ à 5 h 25' 04", abandon à Valenciennes (360,630 km en 2 h 42' 56").

Le capitaine Pelletier Doisy n'ayant pas pris le départ, et M. Sadi-Lecoigne n'ayant terminé aucune de ses tentatives, la somme de 20.000 francs dotant la Nouvelle Coupe Michelin pour l'année 1925-1926 ne fut pas attribuée.

La Coupe militaire, au contraire, connut un énorme succès : si, au 31 décembre 1925, on n'enregistrait aucune tentative, du 28 mai au 30 juin, on compte 48 tentatives. Deux formations participèrent à l'épreuve : le 12^e R. A. partant de Neustadt avec 11 pilotes différents, et le 34^e R. A. partant du Bourget avec le commandant Dagnaux (deux essais). Deux types d'appareils ont concouru : le Breguet 19 et le Potez XV A2, ce dernier équipé du moteur Lorraine 400 ch, tandis que le Breguet 19 était équipé soit d'un Lorraine 450 ch, soit du Renault 480 ch.

Six prix furent attribués, tous à des pilotes ayant couru sur Breguet 19 à moteur Lorraine de 450 ch.

Le palmarès fut le suivant :

● Premier prix (15.000 francs) : au capitaine Coslin pour sa tentative du 29 juin 1926, vitesse 163 km/h.

● Deuxième prix (7.000 francs) à l'adjudant Duchange pour sa tentative du 30 juin 1926, vitesse 154,426 km/h.

● Troisième prix (4.000 francs) à l'adjudant Duchange pour sa tentative du 25 juin, vitesse 151,114 km/h.

● Quatrième prix (2.000 francs) à l'adjudant Duchange pour sa tentative du 23 juin, vitesse 137,951 km/h.

● Cinquième prix (1.000 francs au lieutenant Duthu pour sa tentative du 29 juin, vitesse 137,009 km/h.

● Sixième prix (500 francs), à l'adjudant Duchange pour sa tentative du 28 juin, vitesse 129,759 km/h.

Le septième prix, de 500 francs, n'a pas été attribué.

En fait, l'ensemble des étapes régulièrement parcourues représentait environ 50.000 kilomètres effectués en 400 heures de vol commercial. Les temps du vainqueur avaient été les suivants :

Neustadt (départ), 4 h 17' 50" 1/5 ; Metz, 5 h 01' ; Strasbourg, 5 h 57' ; Dijon, 7 h 25' ; Bourges, 9 h 23' ; Clermont-Ferrand, 10 h 13' ; Lyon, 10 h 58' ; Istres, 12 h 26' ; Pau, 15 h 40' ; Cazaux, 16 h 50' ; Châteauroux, 18 h 48' ; Tours, 19 h 47' ; Le Bourget, 21 h 35' ; Thionville, 0 h 40' le 29 juin ; Mayence, 2 h 38' ; Neustadt, 3 h 00' 22" 3/5.

(Résultats de la Coupe Michelin militaire 1926-1927)

Classement	Concurrents	Formations	Appareils, Moteurs	Temps du parcours	Vitesse
1.	Capitaine DELAITRE (21 juin).....	11 ^e R. A. Neustadt.	Breguet 19, Renault 480.	14 h. 51 m. 51 s. 2/5	187 k. 938
2.	Adjudant BRAUN (29 juin).....	12 ^e R. A. Neustadt.	Breguet 19, Lorraine 450 cv.	15 h. 09 m. 36 s.	184 k. 219
3.	Lieutenant DUCHANGE (29 juin).....	12 ^e R. A. Neustadt.	Breguet 19, Lorraine 450 cv.	15 h. 11 m. 29 s. 4/5	183 k. 904
4.	Capitaine GOSLIN (29 juin).....	12 ^e R. A. Neustadt.	Breguet 19, Lorraine 450 cv.	15 h. 11 m. 37 s. 3/5	183 k. 877
5.	Lieutenant DUCHANGE (10 juin).....	12 ^e R. A. Neustadt.	Breguet 19, Lorraine 450 cv.	15 h. 39 m. 56 s. 3/5	178 k. 338
6.	Adjudant BRAUN (21 juin).....	12 ^e R. A. Neustadt.	Breguet 19, Lorraine 450 cv.	15 h. 41 m. 31 s.	178 k. 040
7.	Capitaine GOSLIN (21 juin).....	12 ^e R. A. Neustadt.	Breguet 19, Lorraine 450 cv.	16 h. 08 m. 31 s. 4/5	173 k. 076
8.	Lieutenant DUCHANGE (17 juin).....	12 ^e R. A. Neustadt.	Breguet 19, Lorraine 450 cv.	16 h. 14 m. 47 s. 3/5	171 k. 962
9.	Lieutenant DUTHU (29 juin).....	12 ^e R. A. Neustadt.	Breguet 19, Lorraine 450 cv.	16 h. 47 m. 30 s.	171 k. 610
10.	Capitaine LAFOSSE (29 juin).....	E. S. A. Etampes.	Breguet 19, Lorraine 450 cv.	16 h. 22 m. 30 s.	170 k. 212
11.	Adjudant ROLLAND (17 juin).....	11 ^e R. A. Metz.	Breguet 19, Renault 480 cv.	16 h. 59 m. 35 s.	164 k. 404
12.	Adjudant ROLLAND (17 juin).....	11 ^e R. A. Metz.	Breguet 19, Renault 480 cv.	17 h. 07 m. 30 s. 4/5	163 k. 080
13.	Lieutenant DUCHANGE (16 mai).....	12 ^e R. A. Neustadt.	Breguet 19, Lorraine 480 cv.	17 h. 46 m. 30 s.	157 k. 173
14.	Adjudant PETIT (22 juin).....	Mag. Gén. Av. n° 1.	Breguet 19, Lorraine 450 cv.	18 h. 12 m. 49 s.	153 k. 390

L' AEROPHILE, 1^o- 15 AOUT 1927

LE GESTE HÉROIQUE D'UN AVIATEUR MILITAIRE

Dans la nuit du 20 au 21 juin, alors qu'il effectuait un vol de nuit en compagnie du sergent Müller, l'adjudant Duchange s'aperçut qu'il avait le feu à bord.

A 750 mètres d'altitude au-dessus de la campagne, il n'y avait qu'un moyen d'en sortir : la glissade. Avec un sang-froid remarquable, Duchange glissa en avançant de façon à ce que les flammes soient chassées dans l'angle vide formé par les plans et le fuselage. Au moment où son plan, qui commençait à brûler, lui éclaira le sol, il tira tout à lui, faucha, malgré tout, le train d'atterrissage, et sauta hors de l'appareil.

Duchange était alors indemne, mais appelant son compagnon et ne recevant aucune réponse, il revint à l'appareil en flammes, s'engouffra avec un courage surhumain dans le brasier et constatant que Müller était abruti par le choc, il le hissa hors de la tourelle et le traîna à une trentaine de mètres de là pour s'affaler à côté de lui au moment où le réservoir explosait.

Müller pèse 87 kg. et pour le sauver Duchange s'est brûlé les mains, les membres inférieurs et est sur un lit d'hôpital pour deux mois; il pou-

vait y rester. Il a risqué sa vie simplement et son héroïsme honore toute l'aviation française. Ce père de trois enfants, auxquels est venue s'ajouter, depuis l'accident, une petite fille, est allé sauver son camarade, parce que celui-ci avait trois enfants et en attendait également un quatrième. Et quand je l'ai vu sur son lit de souffrance, où la croix viendra, souhaitons-le, récompenser son héroïsme, il m'a dit, avec un sourire : « J'avais toujours prétendu qu'en avion une glissade pourrait sauver de l'incendie, même à une altitude assez élevée; je suis content de l'avoir prouvé ». Et tout de suite, il s'inquiète : « Ah! si j'avais pu tenter la coupe Michelin par les deux belles journées des 21 et 29 juin avec mon

frère, j'aurais atteint le 100. Car l'équipe Duchange était la grande animatrice de la coupe Michelin militaire et l'une des meilleures équipes de France (1).

Nous la reverrons bientôt, d'ailleurs, car, comme après ses sept autres accidents, Duchange reprendra le manche à balai avec tout son courage et toute son âme.

F.A.C.

(1) Dans la Coupe Michelin pour militaires, l'équipe Duchange frères prit sept départs et gagna quatre prix en 1925-1926.

Cette année, l'équipe mit à son actif trois parcours réussis. Le lieutenant Duchange prit, en outre, deux départs, réussissant un quatrième parcours.



L'adjudant Duchange qui remporta à lui seul quatre prix de la Coupe Michelin militaire de l'année 1925-1926.

BULLETIN OFFICIEL DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE



SOCIÉTÉ RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE. — Siège social : 35, rue François-I^{er}, Paris (8^e)

Téléphone : Elysées 72-12. — Télégraphe : Aéro-Club, Paris

Parc d'Aérostation : Avenue Bernard-Palissy, Coteaux-de-Saint-Cloud. (Tél. 288 Saint-Cloud)

CONVOICATIONS

Ni le Conseil d'administration, ni le Comité de Direction ne se réuniront pendant les mois d'Août et Septembre.

COMITÉ DE DIRECTION

Séance du 7 juillet 1927

La séance est ouverte à 17 heures sous la présidence de M. le comte de La Vaulx, vice-président.

Présents. — MM. maréchal Franchet d'Esperey, comte de La Vaux, colonel de Vergnette, E. Carton, Imbrecq, Paulhan, Tissandier, Gilbert Sardier, Nicolleau, Amand, P.-L. Richard, Bachelard, ingénieur en chef Camerman, Barbotte, Bajac, Bathiat, docteur Crouzon, Lucquet de Saint-Germain, colonel Denain, Blanchet.

Excusés : MM. Paul Rousseau, André Michelin, Arondel, Flandin, Besançon, Soreau, Laurent-Eynac, Blondel La Rougery.

ADMISSIONS

Ont été admis, à l'unanimité, comme nouveaux membres de l'Aéro-Club de France :

M. Bouvier Louis, présenté par MM. P. Debroutelle et P. Schneider ; M. Castelli Jean, présenté par MM. A. Melin et G. Blanchet ; M. de Lamothe Edouard, présenté par MM. Lioré et Pelletier d'Oisy ; M. Manguin Pierre, présenté par MM. J.-R. Roques et R. Layus ; M. Coulaux, Bernard, présenté par MM. Arondel et G. Besançon ; M. Coulon, André, présenté par MM. Arondel et G. Besançon ; M. Duchange, Maurice, présenté par MM. F. Cesbron et A. Duchange ; M. Gudin du Pavillon (colonel comte), présenté par MM. le comte de La Vaulx et G. Besançon ; M. Lefebvre-Despeaux, Marcel, présenté par MM. A. Languedoc et G. Ravaine ; M. Salama, Bondi, présenté par MM. G. Blanchet et R. Lallier ; M. Bullwinkle, Julius, présenté par MM. le docteur Howell et P. Tissandier ; M. Agar, Gaston, présenté par MM. R. Badin et L. Bathiat ; M. Martin-Zédé, Henri, présenté par MM. le comte de La Vaulx et G. Besançon ; M. Bodin, Maurice, présenté par MM. R. Bajac et J.-R. Roques ; M. Delozanne, Eugène, présenté par MM. F. Cesbron et L. Duthu ; M. Armengaud, André, présenté par MM. G. Amand et G. Besançon ; M. Gailardou, Victor, présenté par M. Sardier.

RATIFICATION DE MÉDAILLES

Le Comité ratifie à l'unanimité les médailles qui ont été décernées aux aviateurs américains pour la traversée de l'Atlantique, médailles qui ont été décernées à Chamberlain, Levine, commandant Byrd.

QUESTIONS DIVERSES

1^o Le Président de l'Association Aéronautique du Nord de la France ayant sollicité pour le Rallye ballons organisé par cette Société, le 25 juin dernier, une attribution de prix, le Comité décide d'accorder des médailles dans les mêmes conditions que les années précédentes ;

2^o Le Comité prend acte du renouvellement du bureau de la Commission d'aviation, sur la proposition du Président de la Commission d'aviation et exprime à M. Boulade, directeur général de la Société du Carbu-

rateur Zénith, tous ses remerciements pour le prix de 20.000 francs qu'il vient d'offrir pour doter un nouveau military d'avions de bombardement.

COMMISSION D'AVIATION

Séance du 24 juin 1927

Présents à la séance présidée par M. Soreau, président :

MM. P.-E. Flandin, général Hirschauer, Michelin, Laurent-Eynac, Amand, Bajac, Béchereau, Georges Besançon, Boyer-Guillon, capitaine de corvette Cayla, ingénieur en chef Camerman, Clerget, Chollat, Conneau, Beaumont, Delage, colonel Ferrus, Coupy, ingénieur en chef Hirschauer, Kapferer, marquis de Lambert, comte de La Vaulx, Lesage, Lepère, Lestonnat, Risler, Paul Rousseau, ingénieur en chef Sabatier, Sadi-Lecoq, Saulnier, Verdurand, Paul Tissandier, Wateau et Willemetz.

Excusés : MM. colonel Cheutin, commandant Dagnaux.

RENOUVELLEMENT DU BUREAU

M. le président confirme le désir qu'il a exprimé dans les convocations de ne pas se représenter aux suffrages de ses collègues, pour la présidence de la commission d'aviation, ses nombreuses occupations et en particulier la présidence de la Société des Ingénieurs Civils qu'il doit assumer à partir de janvier, ne lui permettant plus d'assurer ces importantes fonctions.

M. le général Hirschauer, sénateur, M. P.-E. Flandin, président de l'Aéro-Club de France et M. André Michelin, insistent d'une façon extrêmement pressante, auprès de M. Soreau, pour qu'il continue l'œuvre très importante et très haute qu'il a entreprise et qu'il ne peut laisser inachevée.

M. Soreau, très touché des témoignages d'affection qui lui sont donnés et de l'éloge fait des travaux et de l'œuvre de la Commission d'Aviation, reporte sur ses collègues et collaborateurs les félicitations qui lui ont été adressées. Malgré la lourde tâche qu'il assume déjà, ses collègues lui ayant demandé comme un devoir de ne pas se retirer, il accepte de conserver les fonctions de président jusqu'au moment où il prendra effectivement la présidence de la Société des Ingénieurs Civils.

La Commission procède ensuite au renouvellement du bureau sortant qui est réélu. Ces nominations seront soumises à la ratification du comité de direction.

MILITAIRES

La Commission décide d'adresser de vifs remerciements à M. Boulade, directeur de la Société du Carburateur Zénith qui vient de doter de 20.000 francs, un nouveau Military d'avions de bombardement de nuit.

BREVETS DE PILOTE AVIATEUR

La Commission, après examen du dossier, décide de transmettre au Service de la Navigation Aérienne la demande de brevet de tourisme, premier degré, de M. Ernest Rivera, en vue de l'obtention de ce brevet.

NOMINATION DE COMMISSAIRES ADJOINTS

La Commission nomme commissaires adjoints, pour l'année 1927 :

L'EFFORT CONTINU DE NOTRE AVIATION

Un beau vol dans la nuit

Les frères Duchange font, en 16 heures, le tour de France et accomplissent 1350 kilomètres en pleine obscurité

Après des raids aériens de grande envergure qui frappent l'imagination des foules par les changements de ciels, la régularité des longues étapes, il y a la place pour les voyages effectués de jour et de nuit, en France, par nos aviateurs militaires et qui sont le plus souvent voués au silence s'ils se déroulent sans accident.

Ces randonnées sont cependant d'une fine qualité par suite des obstacles rencontrés sur la route et de l'état des appareils, les avions d'armement, nullement préparés au travail exceptionnel.

C'est dans cette catégorie qu'il faut classer le beau raid de nuit que viennent d'effectuer les frères Duchange, du 11^e régiment d'aviation de bombardement de Metz. Qu'on en juge :

Dans la soirée du 16 mars, à 18 h. 35, sur leur Bréguet-Lorraine, les frères Duchange prenaient l'air pour un circuit de 2.000 kilomètres dont les étapes prévues furent scrupuleusement observées : petits bonds de 250 à 450 kilomètres qui les conduisaient à Lyon (21 heures), Istres (23 h. 10), Pau (3 h. 10), Cazeaux (4 h. 45), Avord (8 heures), et enfin Metz (10 h. 50), le lendemain matin, 17 mars.



(Union photographique)

Lieut. DUCHANGE Adm. DUCHANGE
 Cette envolée a ceci de particulier et de remarquable qu'elle s'est réalisée à une vitesse commerciale de 120 kilomètres-heure pour une absence totale de 16 heures, sur un parcours dont 1.350 kilomètres ont été couverts de nuit, par un temps brumeux et sans lune et, on peut le dire, sans fatigue, les efforts locaux ayant été effectués dans ce sens en France pouvant être considérés inexistant.

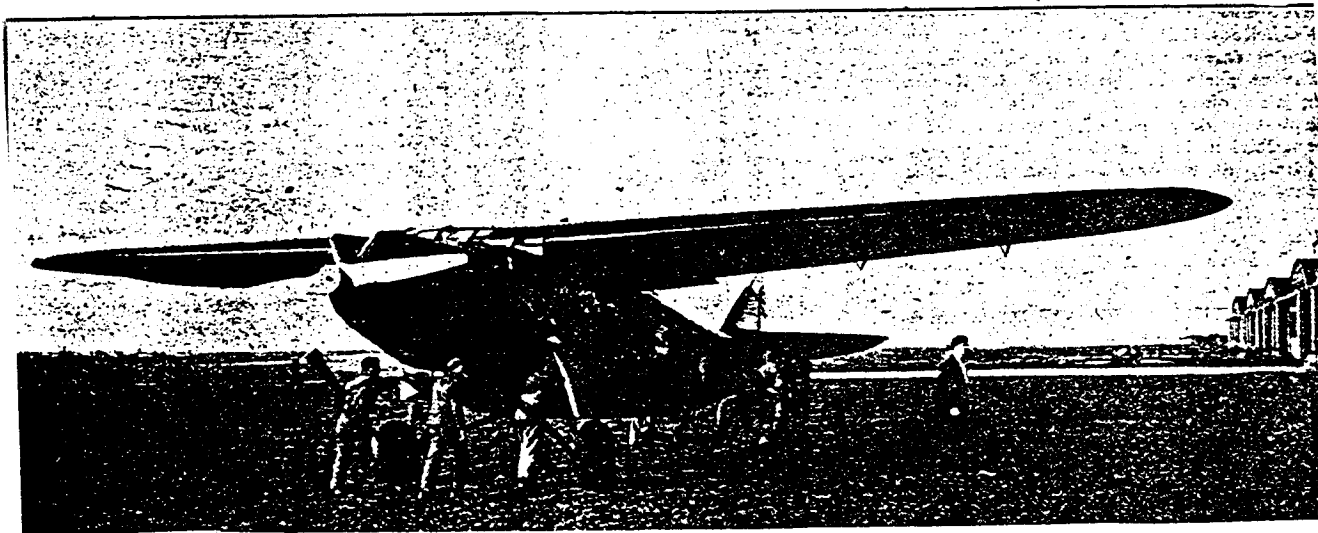
Cet effort de notre aviation militaire est particulièrement bien venu au

moment où la liaison aérienne de nuit à travers le territoire est à l'ordre du jour. Il témoigne aussi de la qualité des équipages militaires et, en particulier, de celui des frères Duchange qui peuvent être considérés actuellement comme les meilleurs pilotes sur les parcours nationaux.

Nos lecteurs connaissent, en effet, l'adjudant Duchange qui, au cours de la Coupe Michelin militaire de 1926, remporta la deuxième place après huit tentatives, en couvrant les 3.000 kilomètres du parcours en 49 heures et à la vitesse commerciale horaire de 154 kil. 500.

Huit tentatives, dont les quatre premières avortèrent, mais dont la cinquième lui valut la quatrième place, la sixième, la troisième, et la septième, la sixième place.

Au cours de la Coupe Michelin 1926-1927, le même adjudant Duchange prenait la cinquième place, avec une moyenne horaire de 178 kil. 400, et la huitième place avec 170 kil.-heure ; cependant que son frère, le sous-lieutenant Duchange, se classait n° 3 à la vitesse de 160 kil.-heure.



SOCIÉTÉ ANONYME DES ATELIERS D'AVIATION LOUIS BREGUET

FOURNISSEUR DU MINISTÈRE DE LA GUERRE
DU MINISTÈRE DE LA MARINE
DES GOUVERNEMENTS ET DES GRANDES ADMINISTRATIONS ÉTRANGÈRES

Capital: 4.400.000 Francs

CH. POSTAUX PARIS 96.001

Adresser la Correspondance

AU SIÈGE SOCIAL

115, RUE DE LA POMPE, PARIS XVII^e

TEL. PASSY 90-93 73-05

TELEGR BREGAVION 78 - PARIS

USINES & SERVICES COMPTABLES

VÉLIZY-VILLACOUBLAY (S & O)

TÉLÉPHONE

AUTEUIL, 82-80.82-81.20-33

VELIZY 6

REG DE COM. SEINE N° 96.126

Reference à rappeler dans la réponse

S.O.S. 1.615

LR/IL

Monsieur Raphaël DUCHANGÉ

50, Rue Rovigo, 58,

ALGER

ALGER

Paris, le 11 Mai 1928

Monsieur,

En suite à votre lettre du 30 Avril dernier, nous nous faisons un plaisir de vous faire parvenir, par colis séparé, quelques exemplaires de notre Chronique de Juillet 1927, dans laquelle nous avons relaté les exploits de vos Fils dans la dernière Coupe Michelin, ainsi qu'une collection reliée des numéros antérieurs de cette Chronique, dans les pages desquels les Frères DUCHANGÉ sont aussi souvent à l'honneur.

Nous ferons très prochainement relier les numéros de 1927-1928 et vous adresserons un exemplaire de ce volume dès sa parution.

Nous sommes heureux de profiter de l'occasion que nous donne votre lettre pour vous exprimer toute l'admiration que nous avons pour les magnifiques Pilotes que sont vos deux Fils et vous pouvez être assuré que nous aurons toujours à coeur de leur apporter l'aide la plus efficace dans leurs futures entreprises.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Les Ateliers d'Aviation L. BREGUET

LE Secrétaire Général

Robert Breguet

Mon frère CAMILLE, même début de Carrière que Monsieur CHANOINE- Ecole de Pilotage aux USA - 1943-1944 - Quelques mois de guerre sur P 47 " THUNDERBOLT " - Puis l' INDOCHINE dans le TRANSPORT - 7500 heures de VOL- Retraité de l' ARMEE.

Moi - Même stage que mon frère aux USA - aiguillé sur BOMBARDIER "MARAUDER" (cause Taille) - puis AIR FRANCE le 02 Janvier 1946 - Commandant de Bord CONCORDE.

COURSES A CHANTILLY (14 h) ET A VINCENNES (20 h)



10 JUIN 76

M. André Duchange, recordman de distance à bord de « Concorde » habite au Lys-Chantilly

Nous avons récemment interviewé l'un des pilotes du « Concorde », M. Joël Senlis, qui habitera d'ici peu, Senlis. Aujourd'hui, c'est au Lys-Chantilly que nous avons pu rejoindre M. André Duchange, commandant de bord, de l'un des avions supersoniques, qui sont la fierté de la France.

Le responsable du « Concorde » nous a reçu dans sa propriété au 10 avenue, et c'est fort aimablement qu'il a commenté la performance qui vient d'établir les commandes de son avion en volant Caracas à Paris en 4 h 19 minutes.

« Il faut dire que cette liaison est effectuée dans des conditions remarquables de sécurité : mes assistants, le copilote Bataillou et le chef-mécanicien Duguet sont des hommes à toute épreuve qu'il est agréable d'associer à cette réussite.

« Comme me l'a déjà dit M. Bataillou, vous formez un équipage homogène dont l'entente est remarquable.

« Oui, du reste, M. Bataillou, la semaine précédente, avait fait partie de l'équipage de l'avion présidentiel que le parcours Point-à-Point - Paris et c'est l'officier mécanicien navigant instructeur M. Duguet, qui m'a confirmé, en vol, que l'on pouvait tirer jusqu'à la dernière goutte de pétrole dans les services...

« Mais, pouvez-vous nous parler de cette traversée qui, il faut l'avouer, a étonné les spécialistes des longs courriers, puisque, je crois, vous devez, normalement, effectuer une escale.

« Bien volontiers. Pour certaines raisons, j'ai supprimé l'escale intermédiaire des Açores et j'ai atterri directement à

« Dupont de vue réglementaire, ma décision peut être discutable, car une légère entorse était faite quant à la réserve de carburant à l'arrivée. Mais, voyez-vous, cela se produit souvent sur certains longs vols comme Paris-Los Angeles, par exemple, et puis, il y a une distinction à faire entre un décollage sur le terrain et une « reclearance » en vol. Dans le premier cas, il faut une certaine quantité de carburant à l'arrivée ; dans le second, il faut, en plus, une réserve qui permette à l'autre déroulement sur un troisième terrain à proximité. Dans le cas présent, j'estime que le ne courrais aucun risque étant la précision des consommations ainsi que l'excellence et l'efficacité de la coopération des contrôleurs de la navigation aérienne, les merveilleuses installations radio-électriques, les aides à l'atterrissage et enfin la possibilité de deux pistes en service à Roissy.

4005 DIRECTS EUENT LIEU PAR LA SUITE.

« Mais pourquoi cela ?
« Parce qu'il faut prévoir qu'un avion atterrissant devant vous peut soudainement bloquer la piste en cassant son train d'atterrissage. Il faut alors rapidement vous poser sur la piste parallèle ou rejoindre le Bourget ce qui était encore possible avec les 4 tonnes et demie de kérosène qui me restaient à ce moment.

« Quoiqu'il en soit, vous avez battu un record, en effectuant un essai qui s'est révélé concluant ?

« Un « record » n'est pas le terme exact, disons « une performance ». à mon avis, le vol Caracas-Paris direct peut se refaire pour les raisons que je vous ai énoncées. Nous avons pris une route qui est

en réalité de 7.900 km (au lieu de 7.650 km, soit la route orthodromique) et cela en 4 h 19 mn.

« Et le « Concorde » ? Quel a été son comportement ?

« C'est une merveille au point de vue commercial et technique et c'est un triomphe pour les ailes françaises. Sachez qu'au décollage, il faut 80 tonnes de pétrole/heure et qu'il débloque 140.000 chevaux en vol. Je vous dirai également qu'à 18.000 m d'altitude et à 2.300 km/h, la résistance est moindre et on a l'impression de glisser. Pour moi, c'est la perfection et notre patron, le chef pilote D... qui a effectué le premier vol suit de près le comportement de « Concorde » et il jugera si ce vol direct pourra, après étude avec un groupe de gens et de pilotes appartenant au service officiel, être renouvelé.

« Avant de vous remercier, M. Duchange, de ces précieux renseignements et de vous quitter, pouvez-vous nous parler un peu de vous ?

« Quoi vous dire ? J'ai 53 ans et 24.000 heures de vol derrière moi. Comme tous les pilotes, j'ai volé de 4 à 5 ans sur des appareils différents, le dernier était un Boeing 747. J'ai fait mes premières armes comme pilote militaire à la fin de la guerre 39-45 sur un bombardier Marauder, appartenant au groupe « Franche-Comté ».

« Beau palmarès !
Et c'est sur ces quelques phrases dites en toute simplicité que nous avons pris congé de M. André Duchange, de sa charmante épouse, de leurs deux filles, Isabelle et Nathalie, qui poursuivent de brillantes études, ainsi que leur superbe danois - Targuy !!!
H. NAUDE.

MARION remontera sur le ring en octobre nous déclare son professeur, André Clerc

VOS LOISIRS DU WEEK-END

En page 8

Aux commandes de « CONCORDE » André DUCHANGE, du Lys-Chantilly a battu un record : CARACAS-PARIS en 4 h 19



M. André Duchange et sa charmante épouse.

Ma fille, NATHALIE - Pilote - 2000 heures de VOL

Copilote de ligne

NATHALIE DE ZIEGLER, 33 ans, mariée, un enfant, est l'une des 3 femmes, sur un effectif total de 220 pilotes, employées aux commandes d'un avion par la compagnie AOM. Ses voyages, dans le cockpit d'un DC-10 long-courrier, la mènent de Cuba à Sri Lanka ou Los Angeles. Deux ans de carrière lui ont déjà permis d'accumuler plus de 1.600 heures de vol. Le virus, Nathalie l'a attrapé toute petite. Son père était pilote à Air France, où il a exercé ses talents aux commandes du Concorde. Alors qu'elle menait à bien de brillantes études à Sup de Co, qui allaient la conduire à devenir chef de produit chez Colgate, puis chef de projet chez Lesieur, Nathalie pilotait déjà de petits avions de tourisme. C'est en 1988 qu'elle commence véritablement à franchir les échelons qui la mèneront dans les nuages. Son certificat théorique obtenu, elle poursuivra sa formation pratique de pilote à Toussus-le-Noble, puis débutera sa carrière dans une petite compagnie privée au Bourget, avant d'entrer en 1994 à la compagnie AOM. Durant sa formation, elle a eu une fille. D'autres suivront-elles ? Pas facile. Dans le métier, une maternité cloue une femme pilote durant un an au sol.



Humanité Dimanche N° 312 - 7/3/1996 au 13/3/1996 25

André DUCHANGE .

FETE AERIENNE

AERODROME DE CERNY - LA FERTE ALAIS

samedi 17
&
dimanche 18
mai 1997
(Pentecôte)



Le Temps des Hélices

LE GRAND CIRQUE DES AVIONS ANCIENS

150 avions - 10 heures de spectacle aérien !

Le Fana de
L'AVIATION



LARIVIERE
ORGANISATION

Renseignements : LARIVIERE Organisation

Immeuble AGENA - Espace Clichy - 12, rue Mozart - 92587 CLICHY CEDEX - Tél. : 01 41 40 31 41 - fax : 01 41 40 32 55

REPAS AMICAL DU 19 OCTOBRE A TOULOUSE

Comme chaque année à pareille époque le repas annuel de notre association à Toulouse s'est passé dans les meilleures conditions, nous étions nombreux plus d'une centaine, l'ambiance était chaleureuse, nous avons toutefois regretté l'absence de nos amis anglais ceux du " Flight Test Département " avec qui (il y a maintenant bien des années), nous avons mis au point notre avion, santé et occupations diverses ont fait qu'ils n'ont pu se joindre à nous ! Heureusement nos amis toulousains d'outre Manche eux, étaient là et bien là, ils ont représenté toute l'équipe de l'époque, tous souhaitent avoir l'occasion de se revoir.

Nombreux étaient parmi nous les membres de notre association arrivés de régions lointaines du Nord et du Sud de l'hexagone, parmi eux nos deux Présidents, Fernand ANDREANI fondateur de notre association à la notoriété reconnue de tous, qui souhaitait être remplacé après six années de présidence pendant lesquelles il a été notre LEADER, merci Fernand, et Philippe GIRARD notre nouveau Président, Commandant de Bord, Chef du Secteur CONCORDE et depuis peu en retraite.

Philippe GIRARD a gravi tous les échelons de la Compagnie Air France depuis l'atelier jusqu'au rôle de Patron du Secteur le plus prestigieux de la Compagnie, tous nos voeux l'accompagnent.

Ils ont tous deux pris la parole, à la satisfaction générale, et ont été très applaudis.

Puis j'ai lu le Compte rendu Technico des activités CONCORDE à Air France, rédigé par Henri RANTY, que je résume en disant que l'avion donne toujours entière satisfaction.

Henri PERRIER ensuite prit la parole pour nous convier à aller voir le OO1 majestueux dans son nouvel écrin à l'architecture futuriste au Musée du Bourget.

Le Chef du Restaurant L'AEROPOSTALE, toujours égal à lui même nous a préparé un repas très apprécié de tous.

Les conversations furent très animées et après que Madame PUJOL très sollicitée nous ait interprété avec maestria les meilleures chansons du répertoire d'Edith Piaf, nous nous sommes séparés à regret nous promettant de nous revoir l'année prochaine.

M. RETIF

Samedi 19 octobre 1996

Menu

Le foie gras de canard Maison

*La selle d'agneau rôtie aux poivrons
et à l'ail doux*

La salade fromagère

Le fondant au chocolat

Vin blanc

Fronton Daubert doux

Vin rouge

Gaillac Bouscaillous

Le café

Le 12 et 13 MAI 1930, l'équipage;

Jean MERMOZ, Jean DABRY, Léopold GIMIE

effectuait la première traversée postale sans escale
de l'atlantique sud, entre;

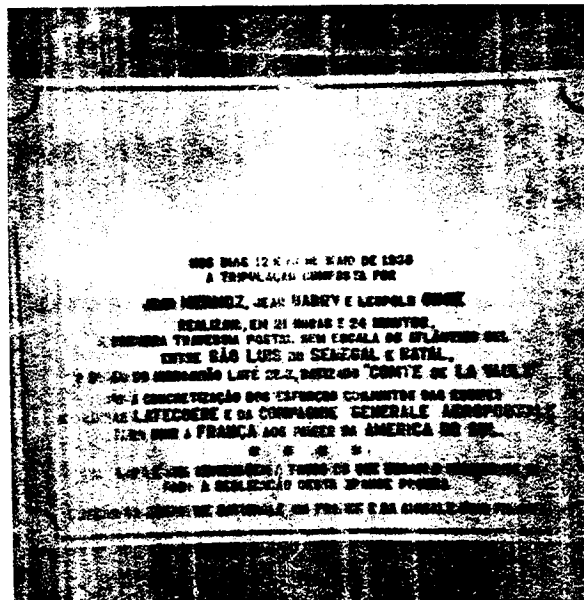
SAINT-LOUIS-du-SENEGAL et NATAL

sur l'hydravion LATE 28-3, baptisé " COMTE DE LA VAULX "
en 21 heures 24 minutes.

C'était l'aboutissement des efforts consentis par tout le
personnel des lignes LATECOERE et de la COMPAGNIE GENERALE
AEROPOSTALE pour joindre la FRANCE aux pays de l'AMERIQUE DU SUD.

SSS

Cette plaque est un hommage à tous ceux qui ont donné
le meilleur d'eux-mêmes pour cette grande entreprise.



DON DE LA COMPAGNIE NATIONALE AIR-FRANCE ET DE L'AMICALE
D'AIR-FRANCE.

SSS

DINIER AUX CHANDEILLES

7 ième ANNIVERSAIRE DE L'A.P.CO.S.

le 25 JANVIER 1997

Il n'était pas encore 19 heures quand les premiers Apcosiens franchirent le hall d'entrée du NOVOTEL. 116 personnes s'étaient inscrites, mais malheureusement 7 n'ont pu se joindre à nous et profiter de cette soirée.

Vers 19h15, le bar installé et réservé à notre intention, mais un peu trop petit pour contenir tout le monde, a accueilli les premiers arrivants qui ont pu, à leur manière, se souhaiter la bonne année. Puis progressivement, grâce à notre magnifique oiseau blanc que nous aimons toujours comme au premier jour, chacun s'est retrouvé, comme d'habitude, dans cette chaleureuse ambiance bien Concordienne. D'autres se dépensaient sans compter pour écouler quelques uns de nos articles publicitaires. Merci Lucette et Merci à tous.

Vers 20h20, nous avons pris la direction des salons du NOVOTEL où 12 tables gentiment décorées d'un panier fleuri planté de bougies, nous attendaient impatiemment. Au centre du salon une table d'honneur animée par notre Ami et Président d'honneur Fernand ANDREANI et Madame, monsieur Claude DELORME et Madame, monsieur Pierre GRANGE et Madame, monsieur Pierre REVILLE, et monsieur Henri PERRIER. Non loin de là, une table présidentielle animée par monsieur Philippe GIRARD, où avaient pris place monsieur Gérard DE FERAUDY (président de l'ARAF, vice président de la MNPAF) et Madame, monsieur Gabriel AUPETIT et Madame, monsieur Roger DEGRAEVE et Madame et monsieur Bernard COMBELLES.

En rentrant dans le salon, 2 musiciens commandés par la direction, nous ont accueillis en musique, tandis que nos gentilles serveuses ont distribué à chacune de nos gentes Dames une superbe rose rouge. Bientôt tout le monde fut installé et pu, dès que la musique cessa, commenter à loisir ses souvenirs et un peu d'actualité, tout en dégustant les spécialités du chef;

**SALADE DE CREVETTES MARINEES AU LAIT DE COCO.
TOURNEDOS DE BICHE AUX AIRELLES.
SALADE AUX NOIX ET SES TROIS FROMAGES.
OMELETTE NORVEGIENNE FLAMBEE.
EAU . VINS . CHAMPAGNE . CAFE .**

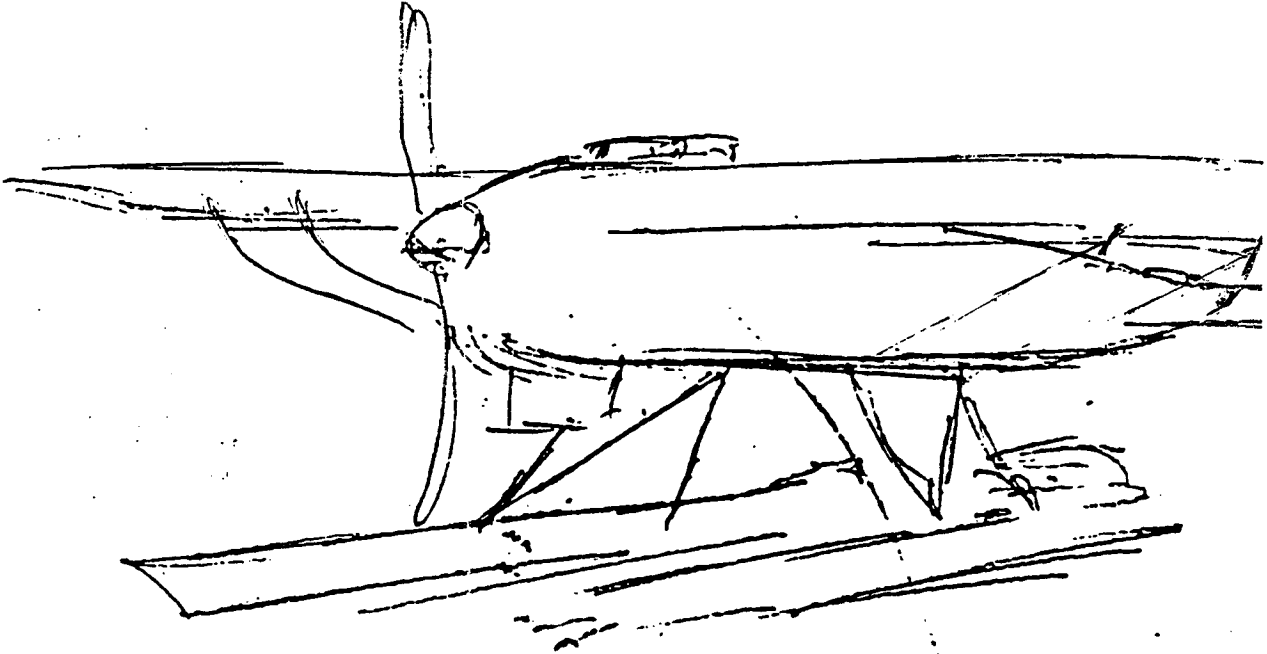
A la fin du repas et à la lueur des bougies, l'omelette norvégienne est arrivée scintillant de mille feux avant de disparaître dans le noir pour être découpée et partagée.

Notre président d'honneur prit la parole pour nous présenter notre nouveau président, qui en a profité pour saluer à sa manière toute l'assistance et a invité chacun à lever sa coupe de champagne à CONCORDE, à l'A.P.CO.S et à nous tous.

Malheureusement le temps passe toujours trop vite, dans ces moments là c'est encore pire, il faut déjà penser à se séparer, pendant que les premiers partants commencent à se dire au revoir, les moins pressés continuent à apprécier cette sincère amitié que nous éprouvons les uns, les autres, heureux d'avoir passé une fois de plus une aussi bonne soirée.

Gilbert BARBAROUX

COMMEMORATION de la PREMIERE TRAVERSEE AERIENNE POSTALE
DE L'ATLANTIQUE SUD SANS ESCALE.



"Notre Ami, Alberto LEBLANC, instructeur PNC retraité (34 ans de Cie, 22462 Heures de vol, et jeune Apcosien) nous écrit :

En Décembre 92, j'ai enfin réalisé le voyage jusqu'à NATAL, que j'avais souhaité depuis longtemps, pour me rendre sur les lieux où avait améri l'équipage de Jean MERMOZ-Jean DABRY et Léopold GIMIE .Après avoir effectué la première traversée aérienne, sans escale, de l'atlantique Sud entre SAINT-LOUIS du SENEGAL et NATAL, le 13 MAI 1930 à bord d'un LATE 28-3 baptisé " Comte de LA VAULX" .

J'ai été frappé de constater que ,de ce vol historique, il ne restait aucune trace. Je me suis alors promis de faire tout mon possible pour que ce vol puisse être rappelé à toutes les générations, et pour qu'un hommage soit rendu aux trois aviateurs français qui ont osé l'impossible en 1930.

Après de nombreux contacts tant en France qu'au Brésil, et avec l'assistance de l'ambassade de France, de la Présidence de notre Compagnie et de l'Amicale d'AIR-FRANCE, j'ai pu obtenir qu'une plaque commémorant l'évènement soit apposée sur les lieux à NATAL.

Le financement de cette opération est pris en charge par le CDR Amérique pour la majeure partie et le reste par l'Amicale AIR-FRANCE.

En toute modestie, je suis fier d'avoir surmonté les difficultés rencontrées pour la réalisation de ce projet.

Pour que l'exploit réalisé par nos trois "PIONNIERS" ne soit jamais oublié, il était nécessaire de le rappeler à tous ceux qui sont de passage à NATAL, où sera exposée cette plaque.

la cérémonie d'inauguration aura lieu le 13 MAI 1997. Jour du 67 ième anniversaire de la traversée, en présence des plus hautes autorités Françaises et Brésiliennes.

Albert LEBLANC

Cinquante ans déjà !

Notre ami Jean-Paul (Le Moël) nous propose une série d'articles. Ce sont des extraits d'un roman autobiographique : Tarawa.(nom d'une île du Pacifique) La forme romancée permet de sélectionner les faits et anecdotes – authentiques cependant – et d'utiliser des prête noms, afin d'éviter certains désagréments.

Ce premier article est tiré de la première partie du roman. Michel Le Guen, chef du secteur Concorde d'Air France vient de prendre sa retraite ; il a fait construire un bateau, Tara, dans l'intention d'effectuer un tour du monde. Dans ce chapitre il se rend des Canaries aux Antilles, seul à bord.

– Le fidèle Cyprien

Sous foc tangonné et bôme de grand-voile en bout de rail d'écoute, Tara filait allègrement ses huit nœuds. Le fidèle Cyprien maintenait le cap sans trop d'embardees. Cyprien était ce qu'on appelle un régulateur d'allure, ancêtre du pilote automatique pour les bateaux. Michel lui avait donné le nom de Cyprien, nom de son secrétaire particulier pendant ses années de commandement de la division Concorde ; il imitait en cela les aviateurs américains, qui, du temps des avions à hélice appelaient George le pilote automatique. Mais, en se sophistiquant, le système avait perdu son âme et par contrecoup son nom ; il était réduit à deux initiales : P. A. Le matelot Cyprien ne réclamait ni pinard, ni tabac pas davantage qu'une ration supplémentaire de tafia au moment des coups de vent. Il ne demandait qu'un peu de suif – la graisse miracle du marin – sur les câbles qui reliait la pale immergée à la barre, laquelle pale était commandée par un aérien – vulgaire morceau de contre-plaqué marine, découpé en trapèze. Il suffisait d'orienter ledit trapèze dans le lit du vent pour qu'il s'y maintienne. Élémentaire mon cher Watson ! Mais cet appareil miracle qui permettait à un homme seul de traverser les océans, sans se mettre à la cape pour dormir la nuit comme l'avait fait Alain Gerbault, n'était apparu que dans les années soixante de notre siècle. Le célèbre Joshua Slocum, premier homme à avoir circumnavigué notre planète, seul à bord d'un bateau, se bornait à amarrer la barre ; le Spray tenait son cap magnifiquement – d'après son auteur. Dans les soutes de Tara reposait un Cyprien bis, au cas où le premier se sentirait mal. La présence de ce remplaçant interdisait toute défaillance à Cyprien I^{er}. Il remplissait son rôle sans manifester le moindre signe de fatigue, ni récriminer.

Pour la majorité du règne animal, dont les hommes, la méridienne : moment où le Soleil culmine dans le ciel, avant d'inverser la pente de sa course – apparente – vers l'Ouest, est synonyme de sieste. Pour les marins, jusqu'à l'apparition récente du G.P.S.¹, c'était le moment sacré de la visée du soleil au sextant. L'alizé respirait un bon dix nœuds apparent, ce qui signifiait un vingt réel, étant donné qu'il venait de la hanche tribord. Cela posait problème pour la visée du soleil car les voiles, orientées du côté de la gîte sur bâbord, masquaient l'astre. Michel sortit son sextant de sa boîte, se cala contre le balcon arrière et visa le soleil en superposant son image réfléchi par des miroirs sur la parfaite ligne d'horizon que constitue l'intersection du ciel et de la mer. C'est par cette méthode que le navigateur mesure la hauteur du soleil, c'est à dire l'angle qu'il fait avec le plan où évolue le navire. (Supposé horizontal : approximation n'entraînant qu'une

¹ Global Positionning System, système de navigation par satellite.

erreur infime, étant donné la dimension de la sphère terrestre). Michel avait une grande habitude des visées astronomiques. Les premiers avions long-courriers d'après-guerre, Douglas DC 4, DC6, Lockheed Constellation ne naviguaient pas autrement. Pour la traversée du Sahara, la compagnie avait fait l'économie du navigateur. Le commandant de bord était chargé de la navigation aux étoiles. Une bulle, légère excroissance vitrée au sommet de la carlingue permettait les visées. Le sextant utilisé était différent : on mesurait l'angle du soleil par rapport à la verticale donnée par une bulle, d'où le nom de sextant à bulle.

Après avoir noté sur un cahier le résultat de ses visées, il revint à sa table à cartes pour se livrer aux calculs qui lui donneraient sa position. C'est à ce moment que la sonnerie d'alarme de sa ligne de traîne retentit. Les calculs attendraient. Il se précipita dans le cockpit et se saisit de la canne en fibre de verre, cadeau de son beau-frère Ronan.

— A ton âge, lui avait-il dit, il faut manger beaucoup de poisson pour nourrir les cellules du cerveau, c'est ce qui conditionne le reste !

Il entreprit d'actionner le moulinet. La tension était forte. "Encore une belle pièce !" La veille, à la même heure, il avait remonté une dorade coryphène de dix kilos ; il en restait les trois quarts dans le 'frigo-boat'¹ à l'intérieur duquel il maintenait un froid relatif en faisant tourner son moteur une heure par jour. C'est ce que disait la publicité ! Cela permettait au beurre de ne pas fondre et à la bière de donner une sensation de frais.

Mètre par mètre il enroulait le fil, cependant que Cyprien, imperturbable, maintenait la proue de Tara en direction des Antilles. Vingt minutes s'étaient déjà écoulées, le temps qu'il lui avait fallu la veille pour remonter la dorade. Il commençait seulement à apercevoir le poisson qui manifestait sa colère de s'être ainsi laissé prendre en faisant des bonds hors de l'eau. Pas de doute, encore une dorade. Il profita d'un moment de fatigue où la malheureuse se laissait traîner à plat, pour engranger quelques mètres de fil. 25, 30 minutes s'écoulèrent. La prise n'était plus qu'à quelques mètres de la poupe. Trop grosse pour qu'il puisse la loger dans son épuisette. Pas un truc de gosse pour attraper les crevettes à marée basse dans la baie de Saint Malo, mais le modèle pour poissons. Pas plus de dix kilos disait la notice. Au delà il fallait utiliser le crochet. Michel n'aimait pas cet engin. Il n'avait aucun scrupule à charcuter la gueule du poisson avec son hameçon, mais répugnait à enfoncer un croc dans la chair des flancs. L'instinct du pêcheur prévalut. Amenant la dorade tout près de la hanche tribord il lui planta le crochet au gras du côté et hissa l'animal à bord. Un mètre, un mètre vingt : vingt kilos pour le moins. Une gueule à la M.olini, toutes les couleurs de l'arc en ciel sur la peau. Elle avait combattu quarante minutes. Michel se demanda combien de temps il tiendrait avec un hameçon dans le palais ? Même pas une minute ! L'entaille faite par le croc ne semblait pas trop importante. De toute façon la dorade présentait de nombreuses cicatrices faites par des prédateurs autres que l'homme. Elle avait combattu magnifiquement ! Quand Michel assistait à des courses de taureaux il s'insurgeait contre le fait qu'on n'accorde pas la vie sauve à un valeureux combattant. Selon lui, cela faussait l'esprit du jeu ! Il décida de la remettre à l'eau. L'hameçon vint facilement. Quelques minutes de plus et elle se libérait toute seule. Il enfila des gants et la hissa du cockpit sur le plat bord. Ses impressionnants coups de queue faisaient résonner tout le bateau. Il la poussa. Elle tomba à plat et resta un long moment sur le flanc. Il crut, mais c'était manifestement idiot, qu'elle s'était fait mal ! Un coup de queue : elle plongea puis réapparut, le corps à la verticale, à moitié hors de l'eau, jouant au dauphin savant. Il lui sembla qu'elle le regardait, encore hébétée de ce qui lui arrivait. Puis la tête bascula, en avant, par deux fois, avant de disparaître définitivement sous l'eau. Un salut de remerciement : il l'aurait juré ! Michel revint à sa table à cartes, encore tout ému. Jamais acte ne l'avait autant remué. Il en avait les larmes aux yeux. "Je vieillis" pensa-t-il. "Dommage qu'Elisabeth n'ait pas assisté à cette scène !" Comme elle aurait été heureuse d'entendre cette réflexion !

...

¹ Réfrigérateur de bateau dont le compresseur est actionné par le moteur du dit navire.

Douze jours s'étaient écoulés. Le point de midi le situait à mi parcours. Un terrien en aurait déduit qu'il serait de l'autre côté douze jours plus tard. Ce n'était pas si simple. En mer le vent commande, comme en l'air, quoique de moins en moins avec la vitesse actuelle des avions. Il se souvint d'une traversée de la Méditerranée en JU 52.

La carrière aéronautique de Michel avait collé à l'évolution de l'aviation. Quel meilleur raccourci que de citer deux faits et dates : en 1947 il traversait la Méditerranée en 3 heures 30 à bord du trimoteur Junkers 52, à la vitesse de 220 km/heure ; trente ans plus tard c'était l'Atlantique qu'il franchissait dans le même temps à bord du supersonique Concorde à la vitesse de 2 200 km/heures. Trente ans ! (2/100 de seconde si la Terre était âgée d'un an !)

A sa sortie de l'école d'Air France au Bourget, Michel et quatre camarades furent affectés temporairement à la compagnie Air Atlas – une filiale d'Air France, qui deviendra Royal Air Maroc à l'indépendance du pays –, le temps de la formation de leurs équipages sur DC3, le fameux bimoteur de Douglas, bête de somme de l'armée américaine pendant la seconde guerre, sous le nom de Dakota. La compagnie Air Atlas, basée au Maroc, s'était, comme beaucoup d'autres compagnies aériennes manquant de moyens financiers, équipée du mulot volant de l'armée allemande, le trimoteur Ju 52. La rusticité du Junkers surprit les camarades pilotes de Michel. Deux firent la fine bouche. Pour Michel, tout avion avait droit au respect. Cet ancêtre était chargé d'histoire même s'il l'avait écrite du côté ennemi. Quelques jours avant l'armistice, il en avait descendu un à bord de son P47¹, le tank volant de l'US Army Air Force. Une victoire dont il n'était pas fier et qui lui laissa le même goût amer que la première fois où il tira une perdrix avec le fusil de son père. (Voir plus loin.)

Le plus ancien des cinq dans le même grade fut désigné chef de détachement et instructeur. Quelques minutes avant de prendre l'avion pour Paris, le chef pilote d'Air Atlas lui fit faire trois tours de piste et le déclara 'qualifié' sur Junkers 52, à charge pour lui de transmettre son tout frais savoir à ses camarades. Ce qui fut fait dans la foulée, car le lendemain la ligne continuait avec de nouveaux pilotes.

L'arrivée des cinq pilotes d'Air France perturba quelque peu les habitudes de la compagnie marocaine. Un avion ne peut transporter plus que la charge indiquée sur son certificat de navigabilité. S'il s'agit de passagers, ils doivent être assis sur un siège, fixé à la cabine, leur nombre ne pouvant dépasser celui des fauteuils. Cette règle eut du mal à s'imposer dans le transport aérien, alors qu'on s'entassait – et qu'on continue à le faire dans de nombreux endroits du globe – dans les autobus, les trains et les bateaux. Michel effectuait sa première rotation, un parcours Casablanca, Rabat, Fès, Meknès, Oujda, Oran et retour. Alors qu'il discutait avec le chef d'escale de Meknès – un marocain –, se déroula sous ses yeux une scène pour le moins pittoresque. Dix-huit passagers – la capacité normale du Junkers – venaient de prendre place sur leurs sièges. Il en restait au moins une douzaine à terre. Sur un signe du responsable de la compagnie, des manœuvres apportèrent des chaises en bois qu'ils placèrent dans l'allée centrale. Neuf passagers supplémentaires embarquèrent. Il en restait trois. Le chef d'escale fit signe qu'ils pouvaient monter à bord. Là se posa un problème : le steward n'arrivait pas à fermer la porte. Un manœuvre intervint, donna un grand coup de pied et en pesant de tout son poids réussit à enclencher la serrure. Tout réjoui par le résultat, le chef d'escale se tourna vers Michel et dit :

— L'autre jour il a fallu utiliser un sandow pour tenir la porte.

Puis il regarda sa montre et ajouta :

— Nous sommes à l'horaire, commandant, avec un avion bien chargé, c'est bon pour nous.

Plutôt amusé, Michel lui demanda d'un ton calme :

— Vous avez une idée du poids de l'avion ?

¹Republic P 47, encore appelé Thunderbolt, avion de chasse américain réputé pour sa solidité et son rayon d'action.

— Ouais !

— T'es pas d'accord ?

Le mécano hocha un long moment la tête, puis se décida :

— Figure-toi qu'un jour on part de Casa pour Marrakech. Comme toi, mon cocher a voulu monter au dessus des nuages et il s'est perdu. Bref, au bout de 7 heures on a vu un terrain devant nous. Les bourriques se sont arrêtées en approche, par manque d'avoine. Au sol on a appris que l'aérodrome se nommait Cap Juby¹. Si je l'avais écouté, et si je n'avais pas fait les pleins en douce, on s'écrasait sur l'Atlas. S'il s'est perdu c'est qu'il avait voulu passer au dessus des nuages

La plus grande partie du trajet s'était effectuée au dessus des nuages, au grand tourment du mécano. A l'arrivée, Michel lui dit : "tu vois que ça s'est bien passé !"

L'autre se contenta de dire : "ouais !"

En ce qui concerne l'essence, Le Guen lui avait expliqué que ça se calculait, que moins il y avait d'essence, plus l'avion allait vite, grimpait mieux, bref : les performances s'amélioreraient. Le mécano avait hoché la tête, manifestement pas convaincu. Il continua à s'arranger avec les mécanos au sol pour remplir les bidons² quelle que soit la quantité que lui avait indiquée son pilote du jour.

— Quand tu monteras au Bourget pour ta qualif DC3, tu risques d'avoir des ennuis ! lui dit l'un d'entre eux.

— Tant qu'il y aura des JU à la compagnie je resterai ici, après on verra.

(Lorsque la compagnie Air Atlas, devenue Air Maroc, quelques années plus tard, se séparera de ses Junkers, Cénac démissionna pour suivre ses 'trapanelles' préférées chez leurs acheteurs, au fin fond de l'Afrique.)

Lorsqu'au départ d'Oran pour Perpignan Michel annonça qu'il monterait à 2 000 mètres, Cénac ne put s'empêcher de remarquer tout haut : "encore !"

— De toute façon, lui répondit Le Guen, que tu sois à 10 mètres au dessus de la flotte ou à 2 000 mètres tu ne sais pas davantage où tu es. Il faut faire confiance à l'estime et à la radio. T'as bien fait le plein ?

— C'est à moi que tu demandes cela ? — Pendant tout le parcours il n'allait cesser de s'agiter sur son siège.

Passé le travers de Barcelone le vent monta en puissance. Dessous la mer était blanche. En altitude la turbulence était supportable. Michel songea à faire escale à Barcelone. Mais un message radio de Perpignan indiqua une baisse du vent avec de la pluie. L'équipage décida de continuer. L'arrivée allait se faire de nuit.

6 heures 13 depuis le départ : le cap Creus se présenta par le travers. La vitesse sol fut estimée à 40 nœuds (74 km/h) soit 90 nœuds (167 km/h) de vent dans la pipe. Le vent n'avait pas diminué.

6 heures 50 : ce fut le cap Bear. Vitesse confirmée de 40 nœuds (74 km/h). Même vent. Il restait 15 milles nautiques (28 km) pour atteindre Perpignan, 35 à 40 minutes, soit un total de vol de 7 heures 15. Un plein ne donnait pas plus de 7 heures de vol. C'était la panne sèche assurée. Un rideau de pluie se présenta. Puis ce fut la nuit. Une frange lumineuse indiqua le passage de la côte. Au moins on ne se poserait pas en mer. En liaison constante avec la station radio de Perpignan Rivesaltes, l'officier radio du bord transmettait à Michel des relèvements ainsi que des renseignements concernant la météo sur le terrain.

7 heures 07 : le moteur tribord s'arrête.

7 heures 09 : le central, suivi aussitôt par le bâbord.

¹Escale de l'Aéropostale entre Casablanca et Dakar. Tarfaya aujourd'hui.

²Nom donné aux réservoirs structuraux de l'avion.

— Demande à Perpignan s'ils acceptent les planeurs, blagua Michel au radio, pour tenter de détendre l'atmosphère qui était aussi chargée à l'intérieur du cockpit qu'au dehors.

Le steward, un marocain, apparut, l'air passablement affolé :

— Que se passe-t-il ?

— Fais une prière à Allah, on va en avoir besoin, lui répondit le radio.

— Ouille, ouille, ouille, fit-il en repartant en cabine.

La ville, toute illuminée, se présenta sous les ailes, apportant une fausse note rassurante. Altitude 1 000 mètres. Ce ne serait pas cette fois encore qu'un Junkers se poserait sur l'Hôtel de Ville.

— Terrain en vue, cria Cénac qui, depuis que les moteurs s'étaient arrêtés, avaient les yeux collés au pare brise.

— La voiture incendie est déjà en place, transmit le radio. QDM 330.¹

Comme à l'entraînement, Michel posa le Junkers sans moteurs au milieu de la piste.

— Tu vois que ce n'était pas si con de voler à 2 000 mètres, lança Michel à son mécanicien.

— Si je n'avais pas fait les pleins à ras bord, plus la réserve personnelle du mécano², les bourrins n'auraient pas tenu sept heures et neuf minutes, répliqua Cénac.

— Et si moi je ... continua le radio.

— C'est ça l'équipage, conclut Michel.

...

Assis à la contre-gîte dans le cockpit, Michel rêvassait, déroulant, réenroulant le film intérieur de sa vie, cependant que Cyp, le régulateur d'allure, maintenait le cap imperturbablement, sans états d'âme, par un vent qui faiblissait. Le soleil venait de se coucher. Pour la quatrième fois depuis le départ, le skipper de Tara avait vu le fameux rayon vert, signe de chance. Vénus put enfin sourire. Puis ce fut le tour des étoiles qui se mirent à scintiller dans l'ordre de leur magnitude. Pendant son passage au dessus de l'horizon, l'autocrate Soleil interdisait toute autre manifestation de lumière, à part, parfois, celle de la Lune. Michel les contemplait, songeant que parmi ces milliards de soleils entourés de leurs satellites, il eût été bien étonnant qu'il ne se trouve pas une planète constituée de terres et d'océans, à un stade de vie plus ou moins avancé que la Terre.

En fixant Antarès, l'étoile rouge, Michel revint sur terre. Elle ferait partie des trois étoiles dont il relèverait la hauteur un peu plus tard pour faire un point-étoiles. Du luxe, du superflu. Depuis sa dernière visée du soleil à 15 heures, il avait à peine parcouru trente milles. Une erreur de 10% – énorme, impensable – le positionnerait sur un quelconque point du périmètre du cercle de trois milles de rayon au centre duquel il se déplaçait.³ Il se trouvait en plein désert océanique. Aucun oiseau en vue. Ni poissons volants. Pendant les premiers jours de la traversée, chaque matin il en récupérait sur le pont et les rejetait à la mer. Trop tard pour certains. Les cartes ne signalaient aucune ligne maritime aux latitudes et longitudes qu'il franchissait. Avant de descendre préparer le dîner, il jeta un coup d'œil au hasard, en avant sur bâbord. Une lueur rouge venait de se lever. Ce devait être Jupiter ou Mars. Il n'y prêta pas davantage attention. Parvenu dans le carré, il alluma son récepteur Sony et le régla sur RFI (Radio France International) La voix de Mireille Mathieu envahit le carré, elle chantait en anglais. Puis il entreprit de découper un filet de daurade en petits cubes qu'il ferait rissoler avec des oignons. Accompagné d'un blanc de Loire qu'il avait acheté aux Canaries en compagnie d'Elisabeth, moins cher qu'en France, le repas s'annonçait sympathique. Il en salivait à l'avance. Un coup d'œil au loch lui indiqua une vitesse inférieure à 1 nœud, en

¹ La route magnétique à suivre pour atteindre la station.

² Remplir jusqu'à faire déborder les réservoirs en ignorant le volume d'expansion.

³ A la hauteur au dessus de l'eau à bord d'un voilier de plaisance, l'intersection entre le ciel et la mer, qui constitue l'horizon visuel, se situe environ à trois milles nautiques, du fait de la rotondité de la Terre. Se déplacer sur les grandes étendues d'eau revient à se transporter au centre d'un cercle de rayon trois milles nautiques.

diminution. Le vent était carrément tombé. Tara continuait sur son erre. Comme quoi cela ne servait à rien de faire des prévisions d'arrivée. Certains récits de traversées faisaient état de calmes qui avaient dépassé une semaine. Il ne risquait ni de mourir de faim ni de déshydratation. Personne ne l'attendait aux Antilles. Il allait pouvoir dormir une nuit complète. Aucune raison donc de se biler. Et pourtant à l'intérieur quelque chose le dérangeait. Une soudaine inquiétude. Il jeta un coup d'œil au loch : 0,5 nœud. Tara se dandinait doucement comme un canard pendant la sieste. Aucun doute cette fois : quelque chose se passait, dehors. Lâchant tous ses ustensiles de cuisine il se précipita dans l'escalier menant au cockpit dont il gravit les quelques marches au vol. A peine la tête à l'air, son regard se porta immédiatement vers l'avant gauche. Le choc ! Un énorme bateau se dirigeait droit sur lui. Sa proue large, toute illuminée, lui fit penser à un porte avions. Mais ce genre de bateau ne se déplace jamais seul ! L'heure n'était pas à la supputation mais à l'action. Il débrancha Cyprien et braqua la barre à gauche toute. Les voiles pendaient flasques. A peine si Tara réagit. Le moteur ! La clef de contact n'était pas en place. Qu'est-ce qu'il avait pu en faire ? Où était-elle ? Autant de questions inutiles désormais. Le temps lui manquait. Alors que son cœur battait à tout rompre, il se saisit d'une lampe torche et en éclaira les voiles, puis dirigea le faisceau vers la passerelle de commandement du navire qu'il distinguait parfaitement maintenant. Un paquebot de bonne taille. L'énorme masse noire n'était plus qu'à une centaines de mètres – une poignée de secondes à la vitesse du navire ! La collision paraissait inévitable quand il vit le bateau prendre une forte gîte sur bâbord et la proue s'écarter brutalement. Une muraille sombre, haute de plusieurs dizaines de mètres, défila sous ses yeux hagards, cependant qu'au dessus de lui des centaines de paires d'yeux aussi effarés suivaient un spectacle qu'ils allaient pouvoir commenter au cours du repas et qui apporterait un peu de piment à la monotonie d'une traversée. Ils se demanderaient quel était l'inconscient dont le voilier avait failli se faire broyer par leur hôtel flottant ? On fait attention que diable et on regarde devant soi ! La remarque s'appliquait davantage à l'équipage du paquebot qui disposait d'un paquet d'officiers, de timoniers, de matelots, sans compter l'inévitable radar. Mais les solitaires ont toujours tort. Ils sont considérés comme des marginaux. Cependant que le paquebot reprenait sa route à 22 nœuds. Sur la poupe brillamment éclairée elle aussi, se détachaient : PALOMA La Guaira. Le port de Caracas, lieu de conception de Tara. Seule la courbe du sillage se détachant en phosphorescence à la surface de l'eau gardait trace d'un drame évité de justesse. Encore tout tremblant, Michel rebrancha Cyprien en lui confiant d'un ton grave : "on l'a échappé bel tous les trois, n'est-ce pas mon vieux ?" Cyprien embraya comme si de rien n'était. Ses nerfs étaient à toute épreuve ! En redescendant après un dernier coup d'œil sur l'horizon, – inutile cette fois, les mêmes scènes ne se rejouent pas à la suite ! – il vit la clef de contact du moteur sur la table à cartes. Qu'y faisait-elle ? Elle n'avait aucune raison de s'y trouver, sinon la malignité du Destin qui avait sans doute voulu lui donner une leçon. En consultant la Pilot Chart¹ il nota l'existence d'une ligne de paquebots qui reliait une fois par quinzaine La Guaira à Las Palmas. Elle lui avait échappé. Statistiquement, la chance – ou plutôt la malchance – d'une telle rencontre était d'un sur cent millions ou plus. Il aurait suffi que le vent pousse Tara à seulement six nœuds depuis le coucher du soleil pour que le paquebot et le voilier ne se voient même pas. Beaucoup de disparitions en mer ne s'expliquent pas autrement.

...

...

¹Carte éditée par les services hydrographiques américains et qui donnent les statistiques de vent, les courants ainsi que les lignes principales de transports maritimes.

Paris le 20 octobre 1996

DE LA MOSELLE AU RHIN , avec l'A.P.CO.S
les 17,18,19,et 20 septembre 1996

PREMIER JOUR:

Les onzes plus courageux du groupe se sont retrouvés à la gare du nord où un superbe car très confortable les attendait.

C'est à 6h15 précises(heure prévue de départ), que nous avons pris la direction d'Orly où s'étaient regroupés les vingt participants suivants. Et, c'est à 7h00 que, comme prévu nous avons mis le cap sur METZ première grande étape de notre voyage.

Après 2 pauses "café" bien agréables, nous sommes arrivés à METZ vers 12h30. Petite promenade pédestre en ville pour nous mettre en appétit. Prise de possession du restaurant "LE PONT SAINT MARCEL" où l'on a pu déguster une excellente choucroute, bien de chez nous.

retour dans le car, direction la frontière allemande, et la magnifique vallée de la Moselle. Un arrêt s'imposait à BERNKASTEL, très agréable et belle petite ville au coeur du vignoble mosellan où de pittoresques maisons à colombages entourent une magnifique fontaine sur la place "MARKT".

La visite terminée nous repartons sur WITTLICH pour nous installer à l'hôtel LINDENHOF où nous logerons les trois soirs de notre circuit. Hotel très confortable niché sur le flanc d'un coteau en dehors de la ville.

Après le pot de l'amitié offert par l'A.P.CO.S. et un diner des plus remontant nous sommes aller nous reposer d'une journée bien remplie.

DEUXIEME JOUR:

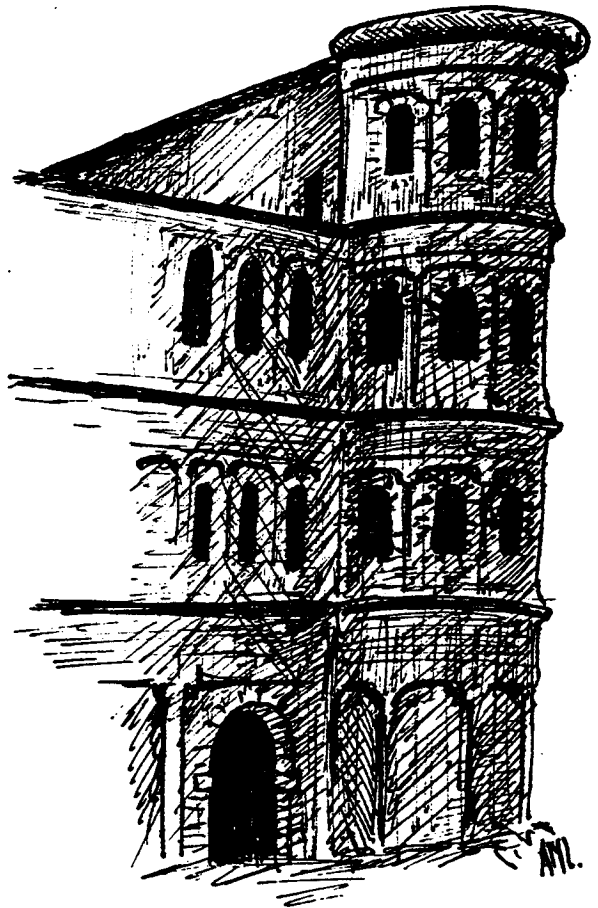
Une bonne nuit réparatrice et un confortable petit déjeuner, nous voilà prêts pour regagner notre embarcadere et découvrir dans une mini croisiere, cette splendide vallée de la Moselle et ses merveilleux petits villages.

11h30 embarquement à KOBERN-GONOORF sur un bateau de la KD. Nous nous installons par tables de six le long des baies vitrées. La salle à manger est spacieuse, nous pouvons aussi rester sur le pont à contempler le paysage, mais il est l'heure d'aller déjeuner et c'est avec plaisir que nous passons à table tout en ne perdant pas de vue cette magnifique vallée.

IL est 14h30 quand nous arrivons à COCHEM, l'un des sites les plus célèbres de la rhénanie. Puis c'est le débarquement pour aller visiter le chateau ELTZ à REICHSBURG. Chateau grimpé sur un petit piton dans le fond d'une vallée que beaucoup ont eu du mal à atteindre sans l'aide d'une petite navette, tant l'accès était pentu. Petite merveille que l'on fixera et dans nos yeux et sur nos pellicules.

L'heure tardive n'a malheureusement pas pu nous permettre, comme il était prévu, de nous arrêter pour déguster un petit vin de la Moselle, et c'est résignés que nous avons repris le chemin du LINDENHOF.

Comme d'habitude une bonne douche et il est l'heure de passer à table où comme d'habitude nous savons nous tenir.



TROISIEME JOUR:

Petit déjeuner copieux, la forme pour la grande croisière et nous voilà partis pour COBLANCE, il est 8h30. Une ombre pourtant à notre joie de découverte, Madame Lucette BREIL ne peut plus marcher. Il lui est impossible de poser le pied gauche par terre sans une souffrance épouvantable. Nous laisserons donc Lucette aux bons soins de l'hôpital et du docteur.

A COBLANCE nous faisons la découverte panoramique de la ville, de la terrasse, de la forteresse et du confluent du RHIN et de la MOSELLE.

Il est 11 heures quand nous embarquons sur une énorme péniche appelée bateau, pour notre dernière mini croisière sur le RHIN.

Et, maintenant nous apprécions à chaque instant la sévère beauté des paysages, comme "LA TROUÉE DE BINENG", puis "LA LORELEY" rocher légendaire dans un site admirable où silencieux sur le pont nous avons pu entendre porté par le vent qui descend de ce majestueux rocher la chanson de la LORELEY.

Dont, je n'ai retenu que le dernier couplet;

Je pense que les vagues vont à la fin
Engloutir batelier et chaland ;
Ce sera avec sa chanson
Que LORELEY l'aura fait.

Encore sous le charme de cette sirène que nous n'avons pas réussi à percevoir, nous découvrons de nombreuses forteresses dominant le rhin. Joignant l'utile à l'agréable nous nous installons après avoir été invités à déjeuner. Déjeuner absorbé par intermittences, car il ne fallait rien manquer et Monsieur SOLEIL étant parmi nous c'était à celui qui ferait la photo du siècle...

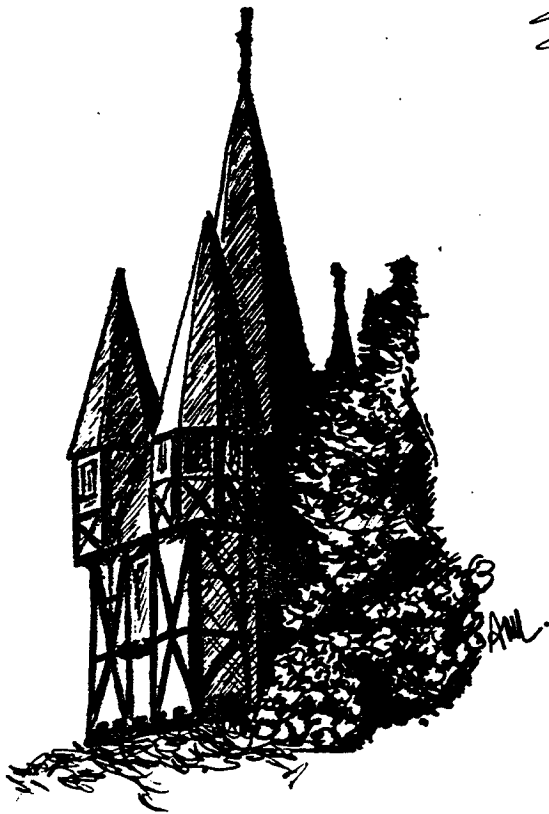
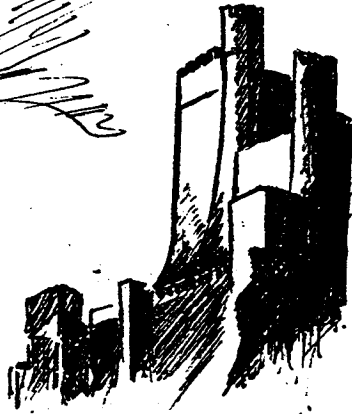
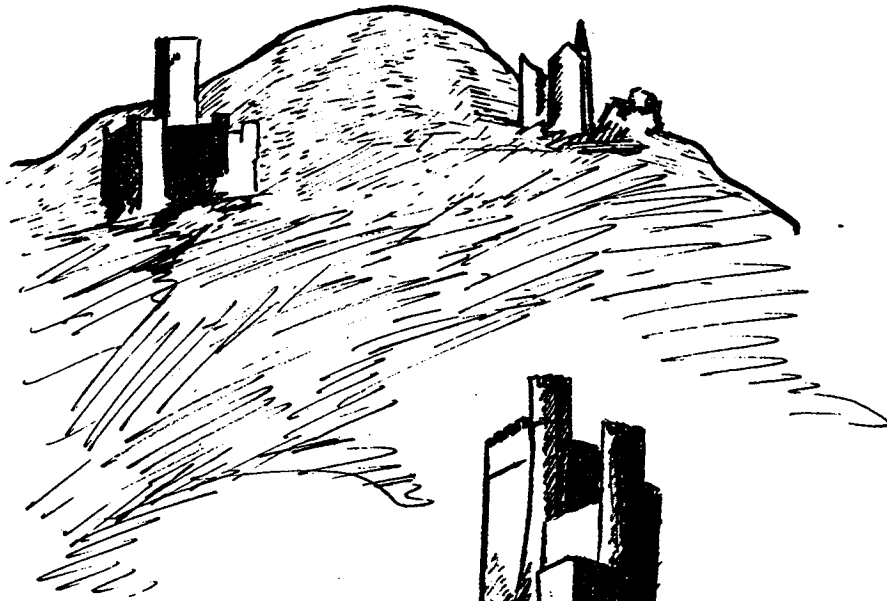
Le temps passe, il est déjà 16h40 quand nous arrivons à RUDESHEIM. Nous nous préparons à débarquer sur cette brillante et riante petite ville des bords du rhin, célèbre par sa "DROSSELGASSE", bordée de tavernes où l'on boit le vin du rhin, dans l'ambiance musicale d'une WEINSTUB.

Ce fut une très agréable et sympathique promenade qui nous a rempli de joie et de bonheur, le beau temps étant toujours avec nous. Mais il fallait penser au retour, et très disciplinés nous avons pris le chemin du car qui allait nous ramener à l'hôtel. Grâce à la dextérité, à la maîtrise et au calme de notre jeune FRANCK, notre chauffeur, nous sommes arrivés frais comme des roses et enchantés par ce que l'on avait découvert. Quant à notre jeune accompagnatrice, très mignone, très gentille mais pas très au courant de la circulation en ville, et encore moins des points de stationnement pour car, il eut été agréable qu'elle sût lire une carte routière.

Enfin, nous voilà à l'hôtel!

Tout de suite des nouvelles de Madame BREIL. On lui a fait un pansement à l'hôpital, car là-bas les docteurs ne consultent qu'à l'hôpital et pas chez le particulier. Elle est autorisée à rentrer avec nous le lendemain. Nous sommes soulagés.

DINER d'adieu, nuit reposante.



QUATRIEME JOUR:

Debout pour la dernière étape. Malheureusement il n'en a pas été de même pour tout le monde. Madame CUCCHIARO prise de vertiges, ne pouvait plus quitter la position allongée. De nouveau l'ambulance avec tout le matériel de réanimation. Prise en charge par l'assurance, hospital, changement d'hôtel (le notre était plein) et départ malgré tout avec une petite demi heure de retard, avec Madame BREIL, mais sans Mr et Mme CUCCHIARO pas autorisés à voyager.

Le ciel est couvert, on dirait qu'il va pleuvoir! c'est bien la première fois que cela nous arrive.

Nous fonçons gentiment vers TREVES, ancienne capitale de l'antiquité Romaine en Allemagne. Un petit tour de ville, LA PORTA NIGRA, l'un des plus beaux vestiges romains d'Allemagne, puis LES THERMES IMPERIAUX, et enfin LA CATHEDRALE.

Il pleut, nous arrivons à LUXEMBOURG, capitale du grand dâché, qui occupe un pittoresque site escarpé, sur une hauteur abrupte que l'on découvre de la promenade de la corniche ou, du BOUC, cet éperon rocheux qui supporte les restes du château des COMTES et des DUCS de LUXEMBOURG. Il est midi, il pleut et FRANCK se débat comme un beau diable dans cette cohue Luxembourgeoise où les autobus se suivent à la queue leu-leu.

Après avoir galérés comme il n'est pas possible, nous réussissons grâce à l'adresse de notre chauffeur à nous extirper d'un petit goulet infernal où notre jeune WHICKY nous avait introduit et trouvons enfin le restaurant qui nous attendait "LE MANSFELD-CLAUSEN."

Mais nous n'étions pas au bout de nos peines. Il fallait transporter notre invalide à table sous la pluie. Et bien, rien ne nous a arrêté, Nous avons pris une chaise à accoudoirs, nous nous en sommes servi de chaise à porteur et notre handicapée s'est retrouvée avant d'avoir dit "HOUF!" installée dans la salle qui nous était réservée. Repas bien plaisant en bonne compagnie où tout le monde avait l'air heureux.

Retour vers le car, même procédure, et même crise de fous rires. Direction METZ où nous déposerons quelques Amis, puis l'autoroute de l'est, un arrêt restauration libre avant de redéposer où nous les avons pris nos amis d'Orly. Il est 22h30, nous nous dirigeons vers la gare du nord et déposerons en cours de route certains intéressés.

Comme d'habitude nous n'avons pas vu passer le temps et une fois de plus tout s'est très bien passé et c'est dans une excellente ambiance que ce périple s'est déroulé. Merci à tous et à la prochaine sortie.

Gilbert BARBAROUX

PS: Aux dernières nouvelles;

Madame CUCCHIARO va mieux.

Madame BREIL a du être hospitalisée, suite à une infection urinaire, et est rentrée chez elle à ce jour. nous leur souhaitons une meilleure santé et espérons les voir bientôt.

ASPECT TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION CONCORDE

Si sur le plan technique l'avion se comporte bien qu'il n'en est pas de même en ce qui concerne la ponctualité.

De nombreux retards de 2 heures à New York, liés à l'attente de l'avoir en provenance de Paris, nuisent au bon fonctionnement du HUB.

POINT SUR LES TRAVAUX EN COURS

Le Phénomène de corrosion interne qui affectait les tuyauteries en aluminium des retours des circuits hydrauliques est pratiquement réglé. Les derniers diamètres de tubes devant être changés le seront à la fin du 1er trimestre 1997.

Le calendrier a donc été respecté.

Air France aura été maître d'oeuvre dans cette opération et aura même précédé l'aérospatiale.

Lors du plein complet des réservoirs carburant, le système d'arrêt automatique des pleins, qui a été revu fonctionne maintenant dans les tolérances de maintenance manuel (+/- 1,9%).

Une campagne d'inspection des baies sèches moteur va être lancée. Elle concerne la vérification et le remplacement si nécessaire des sauterelles et des joints de partis et de trappes.

INCIDENTS MARQUANTS

Demi-tour vol

Le 09.10.1996 AF001 F.BVFA - Cause pompage moteur.

Le 01.12/1996 AF002 F.BVFA - Retard 2h52

Panne de chauffage pitôt + ADS

Le 28/12/1996 AF002 F.BVFF Retard 5h09

Fuite huile au régulateur carburant. Changement d'avion

Demi-tour sol

Le 17/10/96 AF001 JFK F.BVFF

Non allumage de la réchauffe moteur. Pas de retour au parking.

Le 28/11/96 AF 4892 CDG F.BVFC. Retard 2h06

Fuite lente du circuit hydraulique vert.

Principaux retards

Le 26/10/1996 AF002 CDG F.BTSC. Retard 1h36

Alarme TCV

Le 03/11/1996 AF001 JFK F.BVFA. Retard 2h26

Amortisseur train principal gauche dégonflé.

Changement d'avion.

Le 02/12/1996 AF4893 JFK F.BVFC. Retard 1h30

En prévol, panne pompe carburant réservoir 11. Pompe prélevé sur l'avion en provenance de Paris.

Le 06/12/1996 AF001 JFK F.BTSC. Retard 4h01

3. Multiples pannes en prévol dont présence d'eau dans baie sèche du moteur 3. Changement d'avion.

L'ingestion de corps étranger reste un facteur de risque important. On note une moyenne annuelle de 3,3 moteurs endommagés avant 1992.

En 1992, 6 moteurs ont été concernés, 4 en 1993, 9 en 1994, 4 en 1995, et 6 pour les 9 premiers mois de 1996.

La propreté des parkings à Roissy et à New York semble être en cause.

Il serait certainement judicieux de veiller au nettoyage des parkings. Le prix des réparations est de plusieurs Millions de francs.

Depuis quelques temps, les groupes de parc électrique répondant 4 aux spécificités de Concorde et donc signalés par l'inscription "CONCORDE" ne sont plus systématiquement au point de stationnement du départ de l'AF002.

C'est vraiment dommage car plusieurs incidents et retards viennent d'être liés à l'abandon de cette pratique.

L'horaire de retour de New York ayant été modifié, il n'y a plus d'avion de réserve JFK, ce qui, en cas de besoin, pénalise le prélèvement de pièces sur l'avion de réserve et à plus forte raison le changement d'avion si le dépannage doit être long.

Horaire en heure locale

AF002

CDG 11h00

JFK 08h45

AF001

JFK 08h00

CDG 17h45

Vols spéciaux

L'ouverture d'une deuxième fréquence sur New York figure toujours dans les prévisions de la compagnie.

La décision de Monsieur John POWER, Directeur Général Délégué Commercial, et ancien de British Airways est très attendue par tous et en particulier par la division Concorde car elle conditionne un stage de qualification PN.

La cellule "vols spéciaux" est également très attentive à cette situation. La vente de vols s'avérant délicate s'il faut ensuite annuler pour cause de deuxième fréquence sur New York.

Concernant les mois écoulés, des boucles super et subsoniques ont été réalisées.

Un tour du monde est parti le 25 Janvier avec retour le 12 Février et un autre est parti le 17 février et rentré le 7 mars.

Ces deux vols ont été réalisés dans de très bonnes conditions. Un autre vol à destination de Rio et Iguassou a également au lieu.

La grande visite du F.BVFB tarde

A l'heure actuelle deux tours du monde sont prévus pour Septembre et Octobre.

Initialement programmée le 27 Janvier, puis le 17 mars, sa sortie des ateliers est aujourd'hui attendue pour le 1er mai avec une mise en ligne le 31 mai.

Aux travaux déjà signalés dans le dernier bulletin, il convient d'ajouter le remplacement des trois trains d'atterrissage, la réfection du circuit carburant et de certains cablages électriques et la mise en place de renforts sur les entrées d'air moteur.

La grande visite du F.BVFC qui aurait dû commencer est reportée par une dérogation jusqu'au 3 mars. Il manquera donc un avion pendant 3 mois.

Ce n'est guère favorable à la réalisation de vols spéciaux...

La vie de la division Concorde

Le Q28 se termine avec :

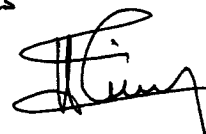
4 Cdb Messieurs DOGUET
FOURNIER
ROSSIGNOL
VOOG

2 OMN Messieurs BERAL
JARDINAUD

Le stage en vol a eu lieu à Casablanca 20 au 25 février et le lâcher en ligne devrait intervenir début avril.

Pas de stage à l'horizon 1997 sauf si ouverture de la deuxième fréquence New York.

Bienvenue à Tous



Départs à la retraite

Sont déjà partis depuis Juillet 1996 :

PNT
Messieurs MASSELIN OMN
POULIGNY cdb
SUAUD OMN
BIRAS cdb
CROUZET OMN

PNC
Edith BOURDON
Evelyne CHABERT
Bernadette GEORGER
Colette MALLER DE VANDEGRE
Nathalie DE VILLARS
Marc PEAN
Christiane PETIT
Catherine MARCIE
Axel HUBNER
Jocelyne DENVERS
Jean-Claude CHOSSAT

Les départs à venir concernent :

PNT
cdb Messieurs CONTRESTY Rogu 01/06/97
DUPONT Michel 01/07/97
ARONDEL Guy 01/08/97

PNC
Yannick GOUGAUD
Christiane OURGUES
Françoise BAPTISSARD
Gérard LOMPRES
Janine MATTON
Claude ROUSSEL
Colette BENZ

Nous vous souhaitons à toutes et à tous une heureuse retraite.

A propos du MORSE.....

Ce matin les médias nous ont informé
 D'une nouvelle pour le moins insolite,
 En l'occurrence on allait à la fin JANVIER
 Abolir l'usage d'une parfaite réussite.

Il s'agissait du célèbre alphabet "MORSE",
 Inventé vers les années MIL HUIT CENT TRENTE
 Par un américain, MONSIEUR SAMUEL MORSE,
 Qui conçut cette idée simple et convaincante:

Emettre dans la bande des cinq cents kilocycles
 En jouant sur deux options: LE POINT & LE TRAIT
 Et puis en combinant ces deux sigles,
 Obtenir la formation de mots... d'où l'intérêt.

De tous temps les hommes ont eu pour préoccupation
 De pouvoir échanger simplement des idées
 Et de faire en sorte que la communication,
 Facilite la vie des hommes bien disposés.

Alors, pendant longtemps, plus d'un siècle et demi,
 L'éther fut traversé pour le pire et le meilleur
 Par la monocorde et saccadée litanie
 Des sons de l'espoir dans le dernier quart d'heure.

Qu'aurions nous su du drame du "TITANIC"
 Sans l'émission de ces sons plaintifs et aigus,
 Assurée par des hommes qui sans panique,
 Restèrent à leur poste, sans un mot de refus.

Quant à la "Croix du Sud" comment imaginer
 Que l'Equipage "coupait le moteur arrière droit"
 Avant de s'abîmer, tout espoir envolé
 Dans les eaux noires et froides de l'océan fournois.

Que dire de ceux qui refusant le servage
 Autant que le déshonneur, firent le sacrifice
 De leur vie en transmettant avec courage
 Jusqu'au bout, bravant les "Teutons" et la Milice".

Nous aussi une pensée fraternelle
 Vers ceux du "VIET NAM" perdus dans la forêt
 Au milieu des "THAIS" et lançant des appels
 Au gros de la troupe qui les abandonnait....

Saura-t-on un jour combien d'individus
 Furent sauvés par cet habile procédé
 Et combien aussi d'espoirs furent déçus,
 Par défaut de chance ou de s'être trop éloigné?

S.O.S ou bien de francs messages en clair
 A côté des appels dans toutes les langues
 Qu'ils soient civils, codés ou bien militaires
 C'est fini à présent, le système est exsangue....

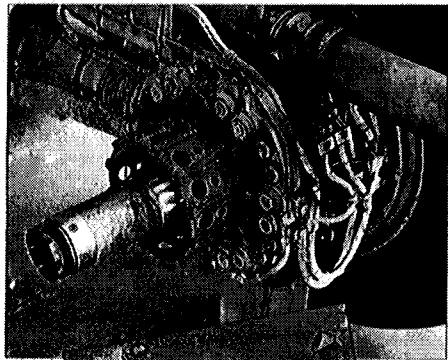
Bientôt ce langage connu de quelques initiés
 Va complètement disparaître, à jamais....
 Cependant on peut toujours se le demander:
 "Comment ce système si merveilleusement au POINT
 Ait pu, nonobstant, être "biffé" d'un seul TRAIT?..."

BIG JOHN mardi 04 février 1997

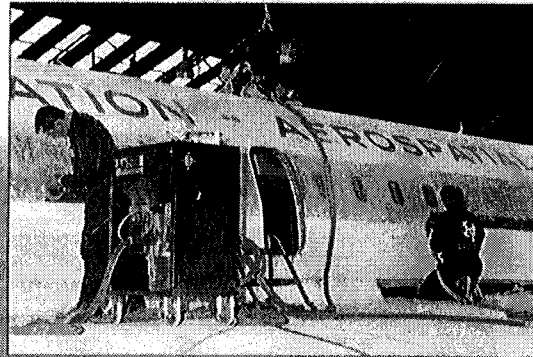
Phase I Expertise

Phase II Remise en état de l'extérieur de l'avion

Train d'atterrissage corrodé



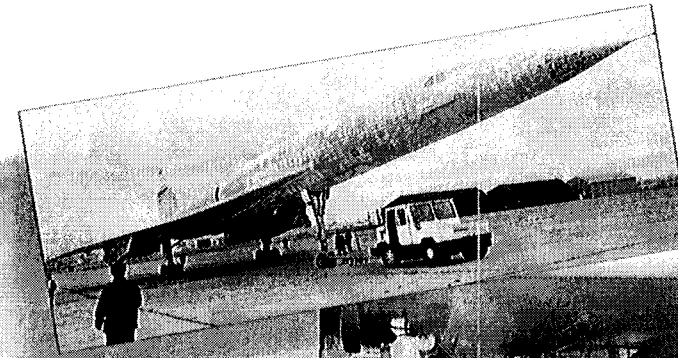
Peinture
écaillée



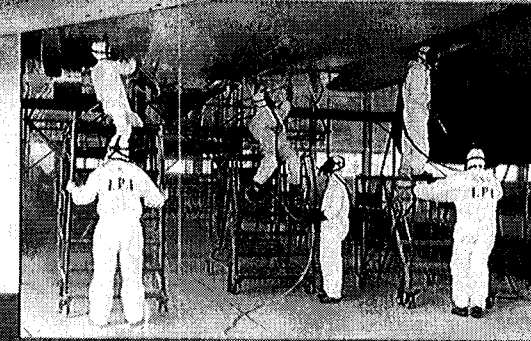
Fin 1994,
ponçage

Un comité scientifique est formé avec des représentants de l'Industrie, de la Culture, de l'Université, du CNRS et du Musée. L'expertise, financée par la Direction des Musées de France et le Musée de l'air et de l'espace est dirigée par Monsieur Philippe Fluzin du CNRS. Ses conclusions, rendues fin 1993, recensent les formes et degrés de corrosion et font apparaître que la structure de l'avion est saine. Dix rapports techniques décrivent l'état de l'avion et proposent des procédés de remise en état. En janvier 1994, le directeur du Musée décide d'entreprendre l'opération de restauration de Concorde 001. Il le fait savoir, le 2 mars 1994 (25ème anniversaire du premier vol) au cours d'une conférence de presse à laquelle participent André Turcat, Henri Perrier et Michel Retif, tous membres de l'équipage du premier vol.

C'est une opération considérable qui dépasse les seules possibilités du Musée. Des concours extérieurs sont recherchés en avril et mai 1994 et les méthodes de travail sont mises au point. Aérospatiale et Cerberus-Guinard assurent une partie du financement. L'Armée de l'air met à disposition un hangar et 17 aviateurs pendant 9 semaines. Air France fournit des outils et prête gracieusement un hangar pour la peinture. Akzo-Dexter donne la peinture. Messier-Dowty commence la restauration des éléments du train d'atterrissage. Entrepose prête les échafaudages. PSV et Dassault Falcon Service mettent des matériels à disposition. Dinitrol-Bonnot fournit des produits de traitement de la corrosion. Enfin Snecma édite pour le Musée une lettre d'information bimensuelle.



18 septembre
1994,
présentation
de l'avion
décapé

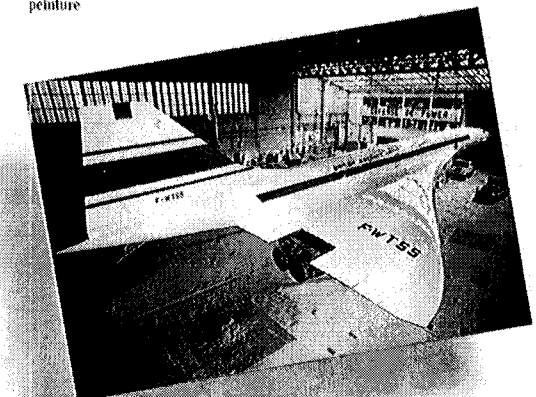


Octobre
1994,
peinture

Les opérations de décapage mécanique ont lieu en juin, juillet et août. Elles sont effectuées par les 17 aviateurs de l'Armée de l'air, 12 élèves Ingénieurs de l'Estaca et de l'Isa et par les ouvriers du Musée. Travaillant 7 jours sur 7, par une très forte chaleur, ce personnel consacre 13 000 heures au démontage d'éléments et au ponçage.

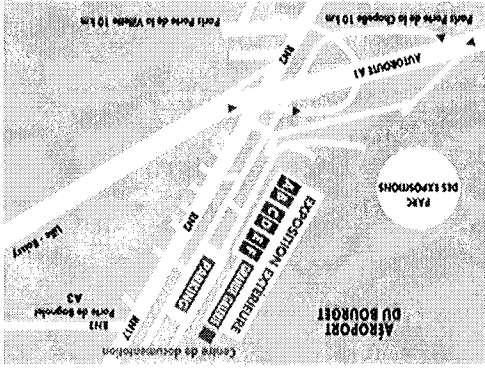
**Le 25 octobre 1994,
Concorde 001 revient
du hangar Air France
avec une peinture neuve.**

Les marquages extérieurs et le remontage des éléments restaurés du train d'atterrissage sont effectués au printemps 1995.



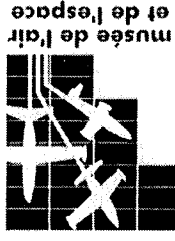
25 octobre
1994,
peinture
extérieure
terminée

INFORMATIONS GÉNÉRALES



Le musée est ouvert tous les jours de 10h à 17h (jusqu'à 18h du 1er mai au 31 octobre) sauf les lundis, le 25 décembre et le 1er janvier.
 Infos répondre : 49 92 71 71

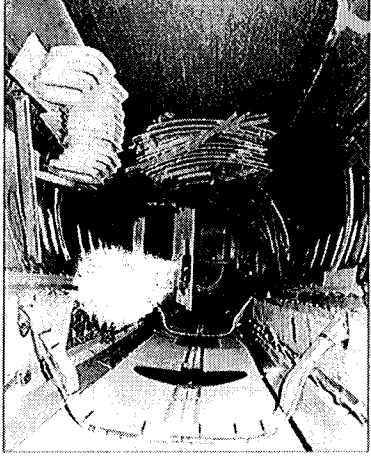
Visites guidées (enfants et adultes),
 séances de planétarium
 et ateliers pour enfants,
 service d'action culturelle,
 tél : 49 92 70 22.



Musée de l'air et de l'espace, Aéroport du Bourges,
 B.P. 173 - 93352 Le Bourges Cedex
 Standard : 49 92 71 99 - Fax : 49 92 70 95

Crédit photos : Musée de l'air et de l'espace - Conception/realisation ETON

Phase III Remise en état de l'intérieur



Capitonnages
 et hublots
 déposés
 pour
 restauration

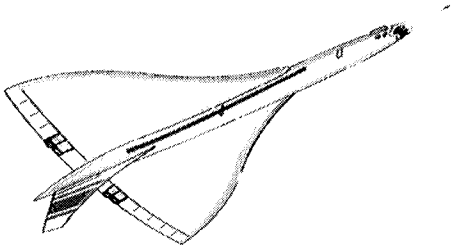
est une opération complexe et de longue haleine car près de 250 instruments manquent. Des répliques sont en cours de réalisation, en particulier celles des instruments du poste de l'ingénieur d'essais.

Les capitonnages et le sol

La préparation de l'éclairage de la cabine et de la protection des zones sensibles comme la cabine ne pourra donc être visible que plus tard. Il en est de même du cockpit qui représente un gros chantier si l'on veut à la fois disposer d'un poste de pilotage complet, bien protégé, et permettre aux visiteurs de bien le voir.

Concorde 001 doit aussi être abrité pour qu'il se conserve dans les meilleures conditions. A cet effet, il est décidé de construire un hangar pour Concorde 001 sur le parking du Musée.

Phase IV Exposition



Concorde est le seul avion commercial personnel que toute une exposition lui sera consacrée. Il s'agira de montrer les techniques employées, l'utilisation commerciale, les perspectives du transport supersonique futur, l'engagement des organismes et du personnel qui a permis celle réussite.

Parrainage

Le ministre de la Défense et le ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme ont accordé leur parrainage à l'opération de restauration du Concorde 001.

Mécènes

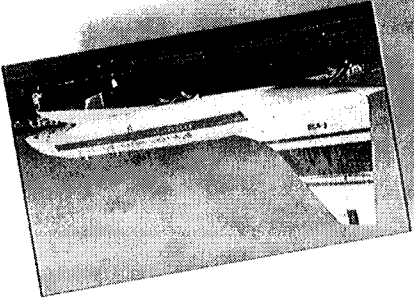
Aérospatiale - Akzo Dextel Aérospace Finishes - Cerberus-Guinaud.

Partenaires (prêts, dons et prestations)

Air France - Armée de l'Air
 - Association des Amis du Musée de l'Air - Centre National de la Recherche Scientifique - Dassault/Balson Service - Dinitrol Bonnot - Direction des Musées de France
 - Entrepose - Messier / Dowty - PSV.

musée de l'air et de l'espace

La restauration de Concorde 001



Le 2 mars 1969, le prototype Concorde 001 effectuait son premier vol. Les essais terminés, il était remis au Musée de l'air et de l'espace au Bourges le 19 octobre 1973.
 Stationné à l'extérieur, Concorde 001 a vu son état se détériorer.
 En 1993, le Musée a donc décidé d'étudier la restauration.
 Après une période d'expertise, la restauration a débuté en avril 1994.



Musée de l'air
 et de l'espace

ADHIERENTS 97

ADDLEY Michel	AB INDUS	A	SOL
AMIEL Georges	AERO	A	SOL
ANDREANI Fernand Président d'honneur	AF	R	CDB membre à vie
AUPETIT Gabriel	AF	R	DM QN
AVIGNON Jean	AF	R	DM LK
BARBAROUX André	AF	R	DM JR
BARBAROUX Gilbert	AF	R	OMN
BARD Jean-Pierre	AF	R	DM QN
BASTARD Yvon	AF	R	DM.QN
BATY Pierre	AF	R	OMN
BEAUVAIS Bernard	AF	A	DM.QN
BEDOT Jérôme	AF	A	STW
BELLAT Janik	AF	A	HOT
BENZ Colette	AF	A	HOT
BERNAD Claude	AF	R	DM QN
BERTRAND René	CEV	R	PNT
BERNELIN Bruno	AF	A	ING
BESSIERE Sylviane	AF	R	HOT
BETIN Claude	SNEC	R	?
BILLEREY Claude	AF	R	OMN
BLANC André	AF	R	OMN
BOLLIET Pierre	AERO	R	PIL
BONZI Rémi	AF	R	OMN
BOUCHET Jean-pierre	AF	A	DM LK
BREIL Pierre-Louis	AF	R	DM LK
BROUILLARD-GONTHARET Evelyne	AF	A	HOT
BURGUIERE Robert	AF	R	STW
BUTEL Michel	AF	R	CDB
CAILLAT Gérard	AF	R	CDB
CAILLAUD Jean-Pierre	AF	A	ME QN
CAMUZEUX Martine	AF	R	HOT
CAPPOEN Victor	AF	R	OMN
CAPLOT Jean-Claude	AF	A	ME QN
CATHALA Pierrette	AF	A	HOT
CATHODEAU Roger	AF	R	ING
CAUCHIE José	AF	A	STW
CELERIER-GAYON	AF	A	PIL
CERVELLE Guy	AF	A	PY AE
CHABERT Roger	AERO	R	INS PRIN
CHARBONNIER Yves	AF	A	CTR
CHAUMETON André	AERO	R	MNP
CHEMEL Edouard	AF	R	CDB
CHETAIL Paul	AF	R	DM LQ
CHEYMOL Roger	DASSAU	R	?
CHILLAUD Edgard	AF	A	CDB
CHILLAUD Jean-Jacques	AF	A	ME.QN
CHOSSAT J.Claude	AF	A	STW
CIBRAY Jacques	AERO	R	CTR TECH
COMBELLES Bernard	AF	A	DM QU
COMBIS Camile	AF	R	DM QN
CONCHE Jean	AERO	R	OMN
CORNIER J.Claude	AF	R	STW
COURNUT André	AF	R	OMN
Mme COURTILLAT Guy	AF	R	DO.VB(décédé)
55 COUYBES Claude	AT	R	STW

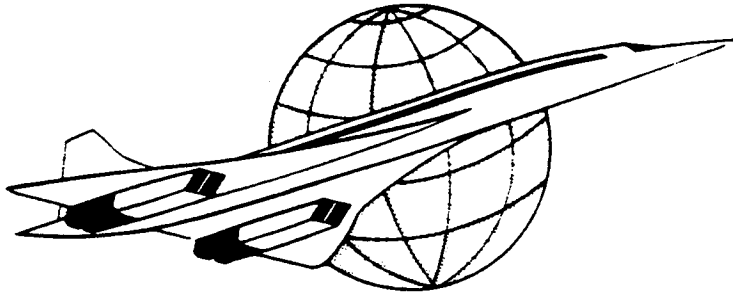
CUCCHIARO Gérard	AF	R	OMN
DABOS Jean	AERO	R	PIL/ESSAI
DANG MEO TY	AF	R	DO NI
DEFER Gilbert	AERO	R	PIL
DEGRAEVE Roger	AF	R	DM QN
DELATTRE Paule	AF	R	HOT
DE LEPINE Linda	AF	R	HOT SOL
DELMAIRE Thierry	AF	R	DM LK
DELORME Claude	AF	R	CDB
DENVERS Jocelyne	AF	R	HOT
DETIENNE Martial	AF	A	OMN
DIDELOT Jacqueline	AF	R	HOT
DIOU Michel	AF	R	OMN
DONIGUIAN Azad	SNEC	R	ING
DOUMAX Michel	AF	A	PIL
DUCHANGE André	AF	R	CDB
DUFOUR Christian	SNEC	A	MANAG
DUFOUR Jean	AF	R	CTR.M
DUGUET René	AF Membre à vie	R	OMN
DUPAIN Louis	AF	R	STW
DUPONT Michel	AF	A	CDB
DURAND Claude	AERO	R	ING
ECHARD Dominique	AF	A	STW
ESCUYER Jean	AF	R	OMN
ESPITAU Simon	AERO	R	ING
FAURE-LACAUSSADE	AERO	R	PIL
FAVIEZ Leon	AF	R	OMN
FELDZER Gérard	AF Membre d'honneur		CDB
FERRERO J.Jacques	AF	A	STW
FERRY Michel	AF	R	CDB
FLAMANT J.Pierre	AERO	R	MN ESSAI
FLOCH J.François	AF	R	CTR
FOURNIER Madeleine	AF	R	HOT
GAITTET André	AERO	R	CADRE
GAS Roger	AERO	A	AMNP
GEOFFROY Alain	AF	A	CDB
GIGOT Michel	AERO	A	SOL
GIRARD Philippe	AF	R	CDB
GIROT Paul	Membre Associé		
GLEIZES Marcel	AERO	R	ING
GOIC René	AF	R	PNC
GOURGUECHON Philippe	AF	A	CDB
GRANGE Pierre	AF	A	CDB
GUICHET Roger	AF	R	DM QN
HERPIN Claude	SNEC	A	SOL
HERTERT Francis	AF	R	CDB
HOLDING Peter	IND/AERO	A	OMN/ING
HURDIEL Guy	AF	A	DM LK
JACQ Yves	AERO	A	Mt OUVRIER
JAKI Christine	AF	A	HOT
JOLLET Yvon	AF	A	ME QN
KAMPS Bernard	AERO	A	PIL
KAPS Andrée	AF	R	HOT
KOZLOWSKI Chantal	AF	A	HOT
LACHAUSSEE Daniel	AF	R	DM QN
LAGRANGE Brigitte	AF	A	HOT
LAPIERRE Bernard	AF	A	ME QN
LAUDET François	AF	A	ME QN

CUCCHIARO Gérard	AF	R	OMN
DABOS Jean	AERO	R	PIL/ESSAI
DANG MEO TY	AF	R	DO NI
DEFER Gilbert	AERO	R	PIL
DEGRAEVE Roger	AF	R	DM QN
DELATTRE Paule	AF	R	HOT
DE LEPINE Linda	AF	R	HOT SOL
DELMAIRE Thierry	AF	R	DM LK
DELORME Claude	AF	R	CDB
DENVERS Jocelyne	AF	R	HOT
DETIENNE Martial	AF	A	OMN
DIDELOT Jacqueline	AF	R	HOT
DIOU Michel	AF	R	OMN
DONIGUIAN Azad	SNEC	R	ING
DOUMAX Michel	AF	A	PIL
DUCHANGE André	AF	R	CDB
DUFOUR Christian	SNEC	A	MANAG
DUFOUR Jean	AF	R	CTR.M
DUGUET René	AF Membre	à vie R	OMN
DUPAIN Louis	AF	R	STW
DUPONT Michel	AF	A	CDB
DURAND Claude	AERO	R	ING
ECHARD Dominique	AF	A	STW
ESCUYER Jean	AF	R	OMN
ESPITAU Simon	AERO	R	ING
FAURE-LACAUSSADE	AERO	R	PIL
FAVIEZ Leon	AF	R	OMN
FELDZER Gérard	AF Membre	d'honneur	CDB
FERRERO J.Jacques	AF	A	STW
FERRY Michel	AF	R	CDB
FLAMANT J.Pierre	AERO	R	MN ESSAI
FLOCH J.François	AF	R	CTR
FOURNIER Madeleine	AF	R	HOT
GAITTET André	AERO	R	CADRE
GAS Roger	AERO	A	AMNP
GEOFFROY Alain	AF	A	CDB
GIGOT Michel	AERO	A	SOL
GIRARD Philippe	AF	R	CDB
GIROT Paul		Membre Associé	
GLEIZES Marcel	AERO	R	ING
GOIC René	AF	R	PNC
GOURGUECHON Philippe	AF	A	CDB
GRANGE Pierre	AF	A	CDB
GUICHET Roger	AF	R	DM QN
HERPIN Claude	SNEC	A	SOL
HERTERT Francis	AF	R	CDB
HOLDING Peter	IND/AERO	A	OMN/ING
HURDIEL Guy	AF	A	DM LK
JACQ Yves	AERO	A	Mt OUVRIER
JAKI Christine	AF	A	HOT
JOLLET Yvon	AF	A	ME QN
KAMPS Bernard	AERO	A	PIL
KAPS Andrée	AF	R	HOT
KOZLOWSKI Chantal	AF	A	HOT
LACHAUSSEE Daniel	AF	R	DM QN
LAGRANGE Brigitte	AF	A	HOT
LAPIERRE Bernard	AF	A	ME QN
LAUDET François	AF	A	ME QN

LAURANS J.Jacques	AF	A	ME QN
LAVILLAUREIX André	AF	R	OMN
LEBLANC Albert	AF	R	STW
LE CHATON Didier	AF	A	CDB
LECLANCHE-MERRER Annick	AF	A	HOT
LECLERC Christian	AF	R	CDB
LE COMTE Pierre	AERO	R	DIR/TECH
LENSEIGNE Claude	AERO	R	ING
LEPREVOST J.Marc	AF	A	DM UW
LEROY Roland	AF	R	DM LK
LESCAROUX François	AF	A	CTR
LESNY Jean	AEROS	R	ING
LE MOEL J.Pierre	AF	R	CDB
LOMBART Jean	AF	A	OMN
MACHAVOINE Raymond	AF	R	CDB
MARTIN Didier	AF	A	ME QN
MASSELIN Jean-Louis	AF	R	OMN
MASSON Jacques	AF	R	PIL
MAUROY Guy	AF	A	PIL
MAYOUX Pierre	AERO	R	ING
MENEVEUX Nicole	AF	R	HOT
MESPOULET Denis	AEROS	R	CTR
METAIS Gérard	AF	A	CDB
MEYRIGNAC Albert	AF	R	STW
MICLO Louis	AF	R	DM.QN
MONNET Philippe	AF	A	STW
Mme MORISSET Jacques	ONERA	JOURNALISTE	(Décédé)
MOUSTIER Georges	AF	R	OMN
MOYAL Annick	AF	R	HOT
MUNOZ Floréal	AERO	A	TECHN
MUZAS Francis	AF	R	DM KI
NAPOLEONI J.Claude	AF	A	ME QN
NOEL Marine	AF	R	HOT
NONNE Marie-José	AF	A	HOT
NORMAND J.Claude	AF	A	STW
PAYAN-BIARD Nicole	AF	R	HOT
PARENT Giles Michel	AF	A	STW
PEART Alan	IND/AERO	A	MNP
PELLERIN Guy	AF	A	OMN
PERES Pierre	AF	A	STW
PERIER Monique	AF	R	HOT
PERRIER Henri	AERO	R	ING
PICCININI Guy	AF	A	OMN
PINCHARD Camille	AERO	R	MN
PINET Jean	AERO	R	PIL/ESSAI
PINGRET Yves	AERO	R	PIL/ESSAI
PLO Jacques	AERO	R	CONT
POISSON-QUINTON Philippe	ONERA	Membre d'HONNEUR	
POPHILAT Guy	AF	R	SERVAIR
PORTANELLI Armand	AF	A	STW
POULAIN Claude	AF	R	OMN
POULIGNY Michel	AF	R	CDB
POURCHET Bernard	AF	A	ING
PUJOL François	AERO	R	TECH
RAVERA Lucien	AF	R	PIL
RANTY Henri	AF	R	OMN
RAYNAL Louis	AF	R	DM QN
58 RENESSON Jean	SNEC	A	CHEF/SERVI

RETIF Michel	AERO	R	MN/ESSAI
REVILLE Pierre	AF	A	ME QN
RICHARD Violaine	AF	R	HOT
Mme ROCHE Claude	AF	R	STW(décédé)
ROCLORE Daniel	AF	A	HOT
ROCCOLE Roger	AERO	A	PIL
ROGER André	AF	A	OMN
ROUDIERE Louis	AERO	R	MN/ESSAI
ROVANI François	SNEC	A	TECH
SABO J.Michel	AF	A	STW
SAITA Robert	AF	A	CHEF/ESCALE
SANCHEZ Christian	AERO	A	P.RELATION
SANDT René	AF	R	STW
SCHWARTZ Jacques	AF	R	CDB
SEVESTRE Patrick	AF	A	ME LK
STUTZ Hannelore	AF	R	HOT
TAILLANDIER Martine	AF	R	HOT
TARANOFF Christiane	AF	R	HOT
TEMSAMANI Janine	AF	A	HOT
TERRY Raymond	AF	R	CDB
THIERY Auguste	AF	R	DM QN
TURCAT André	AERO	R	PIL/ESSAI
VAUTIER Joelle	AF	R	HOT
VENCHIARUTTI Ugo	AERO	R	MN/ESSAI
VERDIER André	SNEC	R	ING
VILLECHENOUX Philippe	AF	A	ME LK
27 WALSER Daniel	AF	A	ME LK

01 03 97 = 55+116+27=198



**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'AFFECTATION SUR CONCORDE :

SUR SUPERSONIQUE :

FONCTION :

DATE DE FIN D'AFFECTATION :

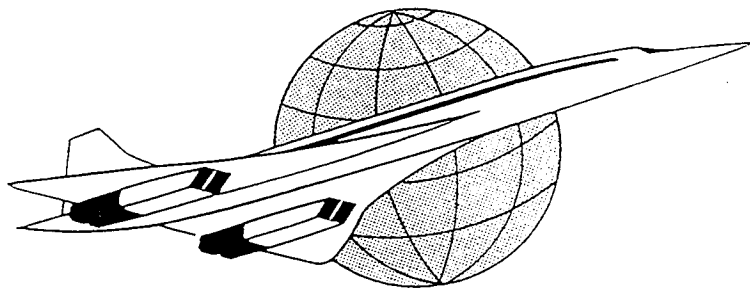
DATE DE LA RETRAITE :

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.



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 : Ph GIRARD - Directeur Adjoint : René DUGUET - Rédacteur en chef Gabriel AUPETIT - Comité de rédaction : Gilbert Barbaroux - Violaine Richard - Léon FAVIEZ - Henri RANTY. (publication bi-annuelle)

COMPOSITION DU BUREAU

Président : Ph. GIRARD
Présidents d'honneur :
 Fernand ANDREANI et André TURCAT
Membres d'honneur
 Gérard FELDZER
 Poisson QUINTON
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.Pemier
 M.Rétif

Pour le personnel au sol :

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

Pour la ligne :

Ph.Girard
 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

LISTE des COMMISSIONS

Commission des statuts
 P.L Breil - H.Ranty - L.Faviez
Commission des manifestations culturelles
 R.Duguet - G.Aupetit
 P.L Breil - M.Fournier - M.Rétif
Commission technique
 R.Machavoine - H.Ranty
Relations Publiques
 A.Moyal - V.Richard
 N.Meneveux - C.Tanaroff
Commission informatique
 J.P Le Moel - 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 Le Moel
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.

ASSOCIATION DES RETRAITÉS D'AIR FRANCE

ASSOCIATION DÉCLARÉE EN 1952 SOUS LE NUMÉRO 86, LOI DE 1901

Octobre 1996

L'ASSOCIATION DES RETRAITÉS D'AIR FRANCE (A.R.A.F.) a été créée il y a 44 ans, au début de 1952.

Elle a un double but :

- assurer la défense des régimes de retraites et des intérêts de ses membres.
- maintenir entre ces derniers les liens d'amitié et de camaraderie forgés pendant leur activité.
- leur apporter un appui moral en recherchant toute mesure utile à la solution de leurs problèmes.

Elle place, bien entendu, son action en dehors de toutes considérations politique, syndicale ou philosophique.

Forte actuellement d'environ 10 500 membres, elle réunit des agents encore en activité avec la masse de ses membres retraités, préretraités, tant navigants qu'au sol.

C'est ainsi qu'elle regroupe environ 75 % des retraités au sol qui ont effectué la majeure partie de leur carrière à la Compagnie.

Organisée sur un mode décentralisé, elle comporte sur l'ensemble du territoire 22 délégations régionales disposant chacune de responsables départementaux.

Sa représentativité était affirmée par les arrêtés ministériels approuvant les Statuts de la Caisse de Retraite du personnel au sol d'Air France (CRAF) en mars 1951: elle se voyait accorder un représentant, avec voix consultative, au sein du Conseil d'Administration de la Caisse. Cette disposition a été maintenue en 1993, pour la nouvelle CRAF résultant de la participation des Caisses ARRCO et AGIRC au système des retraites complémentaires du personnel au sol d'Air France. D'autres arrêtés l'ont, par ailleurs, incluse parmi les Syndicats ou Associations habilités à désigner des candidats pour l'élection des représentants des retraités à la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel.

L'ARAF représente aussi les retraités et adhérents individuels à la Mutuelle Nationale du Personnel d'Air France (MNPAF). Elle dispose actuellement de 23 délégués à l'Assemblée Générale, de 6 membres au Conseil d'Administration et de 2 membres au bureau, dont le Vice-Président.

L'ARAF, est affiliée à la CONFÉDÉRATION NATIONALE DES RETRAITÉS (CNR), qui regroupe de nombreuses Fédérations et Associations de Retraités appartenant notamment à la Fonction Publique, aux Banques, à la S.N.C.F. Elles représentent à elles toutes, près de 400.000 membres.

L'ARAF siège au sein du Conseil d'Administration de la CNR et participe à ses organes dirigeants.

+ . + . + . + . + . +

Correspondance : 74, Bd Auguste Blanqui, 75013 PARIS - C.C.P. 15.205.20 V Paris

Bureau : 31, rue du 4 Septembre, 75002 PARIS - 4^e étage - Tél. 01.42.65.05.68 - Fax 01.42.65.05.45

ASSOCIATION DES RETRAITÉS D'AIR FRANCE74, Bd Auguste Blanqui
75013 PARISCCP N° 15.205.20 V PARIS
Tél. (1) 43.37.35.96
Fax (1) 43.37.35.93**BULLETIN D'ADHÉSION A L'ASSOCIATION**NOM : PRÉNOMS :
(en capitales)

ADRESSE :

..... TÉLÉPHONE DATE NAISSANCE :

SITUATION DE FAMILLE (*) : MATRICULE AIR FRANCE N°:
(huit chiffres)AFFECTATION - Actuelle : EMPLOI - Actuel :
- Dernière : - Dernier :DATE DE MISE A LA RETRAITE
OU DÉGAGEMENT/FNE :// PENSION : UPS N°
CRAF N° ou CRPNPJe soussigné (e), sollicite mon admission à
l'Association en tant que Membre :

- (. A VIE (cotisation de base x 15)
- (. SOCIÉTAIRE (retraité, veuf ou veuve)
- (. ADHÉRENT (en activité)
- (. ASSOCIÉ (hors AIR FRANCE)

COTISATION ANNUELLE 1997

- Tous membres..... X120 F
- Veuves..... 60 F
- Droit d'inscription..... X10 F

Fait àle.....

PHOTOGRAPHIE
Pour carte ARAF plastifiée
(facultatif)

(*) Marié (e), célibataire, veuf ou veuve de (Préciser le prénom si c'est d'un agent d'AIR FRANCE)

Prière de joindre votre paiement - Merci**UN CHÈQUE DE 180F. A L'ORDRE DE "ARAF" POUR 1997. AVEC
L'AUTORISATION DE PRÉLÈVEMENT POUR 1997 -**