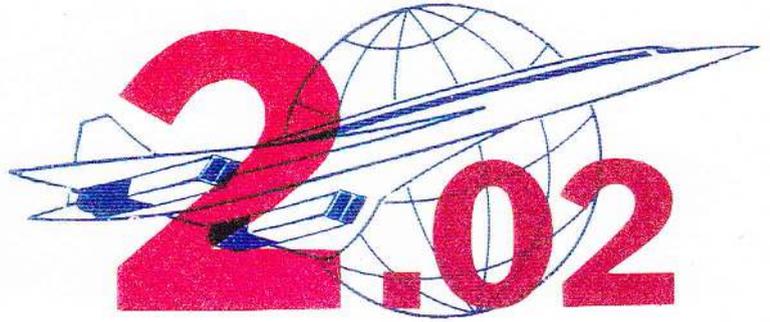


N°18 OCTOBRE 1999

mach



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



MEMBRES DU BUREAU

PRESIDENT : Philippe GIRARD

PRESIDENTS d'HONNEUR : Fernand ANDREANI
André TURCAT

MEMBRES d'HONNEUR : Gérard FELDZER
Poisson QUINTON

VICE-PRESIDENT : Michel RETIF
René DUGUET
Gabriel AUPETIT

SECRETAIRE-TRESORIER : Gilbert BARBAROUX

SECRETAIRE ADJOINT : Léon FAVIEZ

TRESORIER ADJOINT : Pierrette CATHALA

CHARGE DE MISSION

Suivi technique de CONCORDE: Alain PICCININI
Suivi opérationnel CONCORDE: Henri RANTY
L'Avenir du SUPERSONIQUE: Raymond MACHAVOINE
Histoire de CONCORDE: Jean-Paul LE MOEL
Objets publicitaires : René DUGUET

LES COMMISSIONS

Commission des statuts: Léon FAVIEZ - Henri RANTY -
Pierre-Louis BREIL.

Commission des Activités culturels: Gabriel AUPETIT -
Madeleine FOURNIER - Michel RETIF - André BARBAROUX.

Commission Technique: Raymond MACHAVOINE - Henri RANTY

Commission sociale : Nicole MENEVEUX - Violaine RICHARD - Annick
MOYAL et Madeleine FOURNIER.

Commission informatique: J-Paul LE MOEL - Léon FAVIEZ -
Claude POULAIN - Gilbert BARBAROUX.

TARAWA

Michel Le Guen, commandant de bord, chef de la division Concorde à la compagnie Air France, est contraint à la retraite du fait de la limite d'âge. Pour calmer l'angoisse qu'il sent poindre en lui, il décide de faire un tour du monde sur un bateau qu'il a fait construire quelques mois avant sa prise de retraite. Son amie Elisabeth, hôtesse à Air France, est partagée entre sa vie sentimentale et le désir de faire une carrière de pilote, pour laquelle elle s'est battue de longues années. Michel lui signifie son refus de la prendre à bord comme équipière, bien qu'elle en ait toutes les capacités voulues, mais il ne lui en donne pas la raison. Tout au long de cette navigation en solitaire qui le mènera à bord de son voilier, de Brest à Tarawa, en passant par les Antilles, le canal de Panama, les Galapagos, Tahiti, aventures maritimes et souvenirs aéronautiques vont se mêler à la lutte que mène Elisabeth pour réaliser son double rêve.

Ce roman est en grande partie autobiographique. Pour des raisons personnelles, les noms des personnages ont été modifiés, ainsi que certains noms de lieux. La plupart des aventures maritimes, aéronautiques, sentimentales, relatées dans cet ouvrage sont authentiques et ont été vécues soit par l'auteur soit par des amis. La réalité est parfois plus romanesque que la fiction.

L'auteur

Né à Rostrenen (Côtes d'Armor) c'est au cours de sa première année au Lycée Anatole Le Braz de Saint Briec que Jean Paul Le Moël contracte le virus de l'aviation. Evadé de France occupée en pleine guerre, il reçoit une formation de pilote aux Etats Unis. Rejoignant la compagnie Air France renaissante à la fin de la guerre, il y fera toute sa carrière qui se terminera en tant que commandant de bord chef des équipages Concorde.

Cette expérience lui a d'ailleurs inspiré un très beau livre : Concorde raconte...

ISBN 2-9509088-3-7

Prix 90 F

Jean-Paul Le Moël
La Gavine La Cride
13610 Le Puy Ste Réparate
tel 04 42 61 84 78
fax 04 42 61 84 78
E mail jplemoel@wanadoo.fr

Chers (es) amis (es) Apcosiens

Vous n'avez pas été très nombreux à me commander les premiers tomes de ma saga Kermadec, dont je vous rappelle les titres :

Une étrange machine volante *Aéropostale* *l'Afrique sous les ailes*

Auxquels va s'ajouter le mois prochain : *La Bataille de France*.

Ce n'est pas une critique mais une constatation ; il faut croire que le genre ne plaît pas.

L'ouvrage que je vais prochainement publier (je suis mon propre éditeur, comme pour Concorde raconte...) est un roman qui relate l'itinéraire d'un jeune Breton, Michel Le Guen, ressentant dès le plus jeune âge la vocation d'aviateur. Il réalisera son rêve au travers de multiples entraves dont celle de la guerre.

Traversée des Pyrénées, prison en Espagne, école de pilotage en Amérique, carrière à Air France qui se termine sur Concorde, retraite mal encaissée, décision de faire un tour du monde en voilier.

De nombreuses femmes l'ont accompagné au cours de sa vie, dont l'une, Elisabeth, a dû batailler longtemps pour réaliser son rêve à elle aussi, le même : devenir pilote ; elle est intimement mêlée au récit.

Ce roman est en grande partie autobiographique ; les nombreuses aventures aussi bien maritimes qu'aéronautiques relatées dans cet ouvrage sont authentiques et ont été pour la plupart vécues soit par l'auteur soit par des amis. Elles ne manqueront pas d'évoquer en vous de nombreux souvenirs. Vous y retrouverez en particulier, l'article que vous avez aimé : une qualif dans les années 40.

L'ouvrage se présente sous la forme de deux volumes en 14X22,5 cm et se nomme *Tarawa*. C'est le nom d'un atoll du Pacifique.

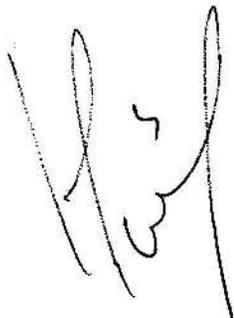
Le premier volume comprend 220 pages, son prix est de 90F + 15F d'envoi postal soit 105 F

Le deuxième comprendra 340 pages, son prix sera de 115 F + 15 F d'envoi soit 130 F

Sortie du premier tome de *Tarawa* en Octobre, deuxième tome en Novembre.

En espérant qu'il trouvera un accueil favorable auprès de vous, croyez en mes sentiments cordiaux.

PS Quelques uns parmi vous me l'ont déjà commandé, dont en particulier René Duguet et Madeleine Fournier, membres éminents du conseil d'administration.



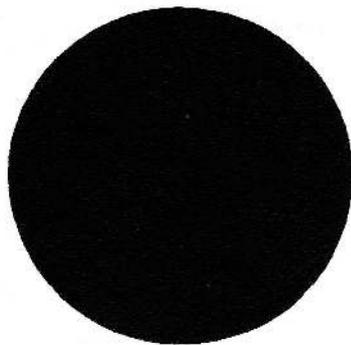
Flying at Mach 2

into the moon shade track



Eclipse flight
August 11th 1999

We did it!



with

AIR FRANCE

CONCORDE

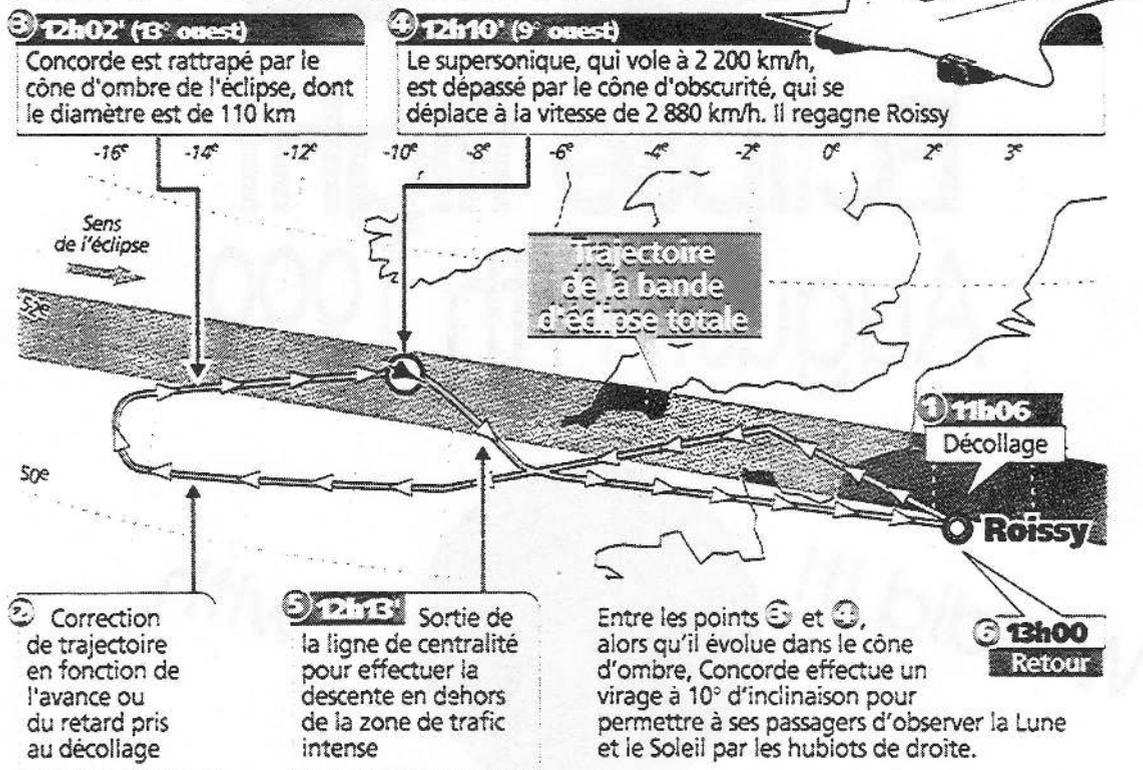
VOLS SPECIAUX

1 – Programmation de 3 Tours du Monde.

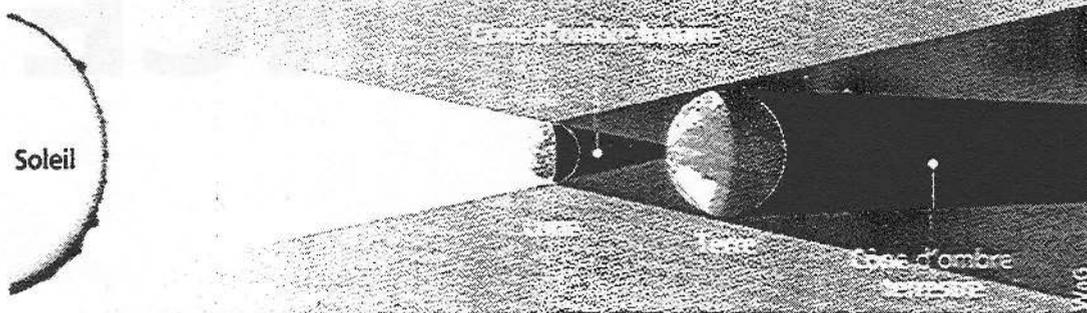
2 – Réalisation du Vol Spécial ECLIPSE.

Un Concorde d'Air France a été affrété par l'Association Française d'Astronomie, pour une centaine de passagers qui ont pu voir l'éclipse dans sa totalité à 17000 mètres d'altitude, le 11 Août 1999.

Plan de vol du Concorde AF 4500



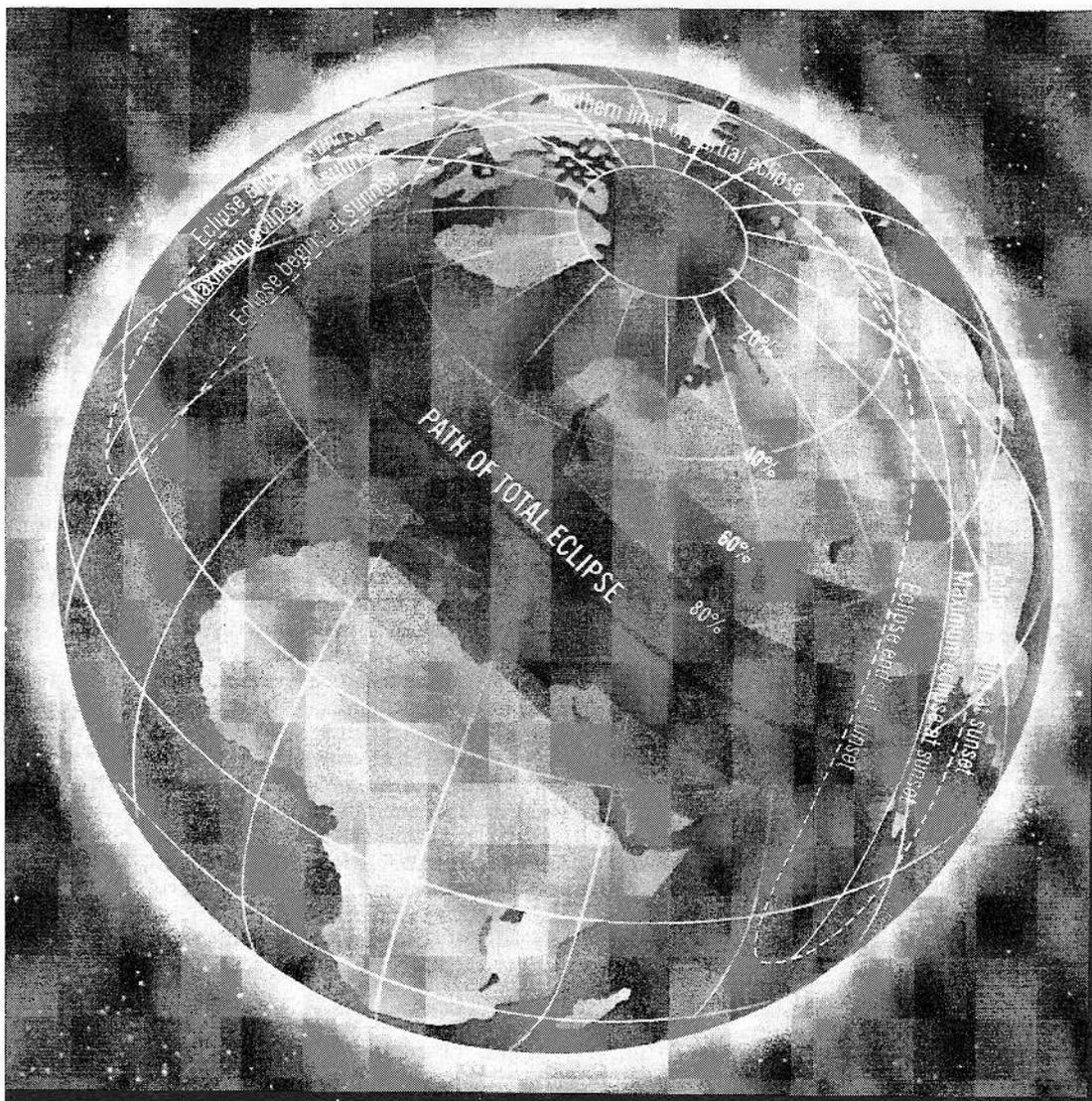
Soleil du 11 août 1999



certainement trop tôt. Mais j'ai fait confiance à mes calculs. » Résultat, en sortie de virage, le Concorde est à 3 secondes du top théorique! Ce qui va lui permettre de voler au cœur de l'éclipse durant 8 minutes et 10 secondes, un spectacle quatre fois plus long qu'au sol pour les passagers.

Un vol que Carole GUERAND ne voulait rater pour rien au monde. « J'ai toujours été passionnée par les phénomènes astronomiques », avoue ce cadre PNC, sur Concorde depuis quinze ans. Autant que sa fille, astronome amateur. « Il y a deux mois, j'apprends que ce vol va avoir lieu. Aussitôt j'appelle Jean, que je connais bien. Il accepte de m'intégrer à l'équipage. J'étais d'autant plus ravie d'assurer ce vol qu'un couple d'amis avait choisi de fêter son anniversaire de mariage à bord. » Pour les six PNC, le travail sera bien différent du vol régulier ou même des vols spéciaux. Pas de repas, une rapide coupe de champagne au retour, mais une organisation serrée des mouvements en cabine afin que les passagers puissent jouir du spectacle pendant un temps identique: l'éclipse n'étant visible que par les hublots de droite, il faut assurer une permutation toutes les 90 secondes pour satisfaire tout le monde. Mais sur la gauche aussi le spectacle est grandiose: l'ombre de la Lune projetée sur les nuages rejoint l'avion pour l'envelopper. « Nous avons répété l'opération, pas facile vu l'exiguïté de la cabine, durant le vol aller. Et tout s'est merveilleusement passé, avec fluidité et courtoisie. Des passagers nous ont même cédé leur place et leurs lunettes. Nous étions tous émus par le spectacle qui se déroulait sous nos yeux. Nous avons vraiment vécu un moment magique. »

Mission accomplie, le commandant PRUNIN a tenu à remercier tous les services de la Compagnie qui ont rendu ce vol possible: la piste, l'entretien, la préparation des vols... Ainsi que les contrôleurs aériens, qui se sont mobilisés à Paris, à Brest comme à Shannon.



CONCORDE à la poursuite du SOLEIL NOIR

Ne cherchez pas le vol AF 4500 dans les horaires de la Compagnie. Celui-là n'a pris son essor qu'une unique fois. C'était le 11 août 1999 à 11 h 06... Destination: l'éclipse! Aux commandes, l'homme qui a rendu ce grand moment possible: Jean PRUNIN, CDB sur le supersonique depuis cinq ans, avec à son actif plus de 200 transatlantiques et une brochette de vols spéciaux. Mais, pour lui, l'AF 4500 est encore plus spécial que les autres.



L'équipage du vol AF 4500. De gauche à droite,
O. Ghiringhelli (PNC), K. Ben Othman (PNC), J. Prunin (CDB),
V. Bouges (PNC), C. Guérand (PNC), M. Barbero (PNC),
E. Célérier (OPL), G. Clément (OMN), G. Baille (PNC).

Jean PRUNIN est un astronome amateur, mais chevronné. A ses moments perdus, naviguant entre l'observatoire de Bordeaux et la bibliothèque de Florence, il s'est même « amusé », comme il le dit, à reconstituer les travaux de Galilée! « Le vol, j'ai commencé à y penser en janvier 1998, en recevant l'éphéméride du Bureau des longitudes qui recensait les éclipses prévues en 1999. Je me suis lancé dans tout un tas de calculs. » L'interception d'une sphère par un cône qui se déplace, et pas dans un plan vertical, voilà de quoi affoler pas mal de matheux. Mais, pour Jean PRUNIN, pas de doute: « Avec Concorde, il était possible d'aller « accrocher » l'éclipse en plein Atlantique et de la suivre beaucoup plus longtemps qu'au sol. Je m'en suis ouvert à l'Association française d'astronomie, dont je suis membre depuis des années, qui a accepté avec enthousiasme de prendre le vol à son compte. Transmis à la division Vol, mon dossier a été épluché, à juste titre, par les services techniques. Le feu vert m'est parvenu à 15 jours de l'événement. »

Le CDB refuse de parler d'exploit pour ce vol historique. Avec l'OPL Eric CELERIER et l'OMN Guy CLEMENT, tout a été calculé, paramétré à la seconde près. « J'avais même fait valider mes calculs de vol par le Bureau des longitudes, souligne Jean PRUNIN. Le cône d'ombre n'étant pas vertical, l'avion devait voler à 38 km au sud de la ligne de centralité pour une observation parfaite de l'ombre. » Et toute cette préparation va payer. Le Concorde décolle avec un peu d'avance pour gagner son point de rendez-vous. « A l'entrée du virage fatigué, nous avons encore une minute d'avance. Tandis que je la fais fondre cap au nord, soudain je « la » vois arriver par la gauche: un disque noir qui se découpe sur les nuages et qui fonce vers l'avion. Ace moment-là, si je m'étais fié à mes sensations, j'aurais viré,

CONCORDE

POINT SUR L'ACTIVITE PNC

Chef Division PNC Amérique: Serge MASSOT

Chef Secteur A. CONCORDE: Anne GILNICKI

Instructeurs: Carole GUERAND
Christine COURTY
Michel THOMASSET
Alain LAURENT
Franck TOUATI
Alain DEBROISE

EFFECTIF PNC Secteur A: 515 dont 120 PNC CONCORDE.

La FORMATION des PNC au Service en Vol sur CONCORDE comporte 3 jours de stage qui sont suivis d'une opération de TUTEURAGE en Vol.

Formation PNC CONCORDE

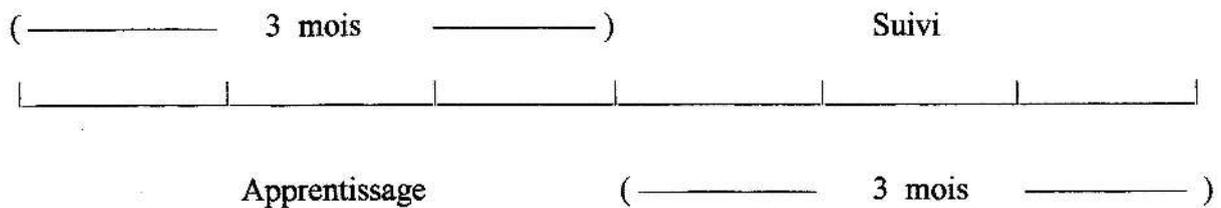
Horaires

| | | | |
|----------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10h00 18h00 | 1er jour CDG | Accueil / Présentation (tour de table) Intervention Chef de Secteur Présentation du CDL / Secteur Correction du quiz | Exercice 1 typologie clientèle Exercice 2 comportement PNC Attentes clientèle / attentes Secteur Interventions 1 CdB – 2 Chef du Produit |
| 8h30 18h00 | 2ème jour CDG | Assister à un briefing 002 Découverte de l'avion L'enregistrement Le Salon Concorde | Débriefing de la matinée Découverte du matériel Déroutement du déjeuner |
| 8h30 18h00 | 3ème jour CDG | Vol simulé 002 Coordonné par le C/C Briefing Réalisation des services | Validation Module HST présentation Module C/C management Bilan / clôture du stage Chef de Division |

TUTEURAGE PNC CONCORDE

Objectif : Aider les nouveaux PNC pendant leur période d'apprentissage afin de les rendre opérationnels à l'issue de la période probatoire.

Schéma de la période probatoire :



Apprentissage:

Au cours du premier mois, vols systématiques avec tuteurs (PNC Concorde confirmé).

Chaque mois, les nouveaux PNC vont s'auto-évaluer à l'aide d'une grille spécifique.

Ils devront présenter cette grille à leurs tuteurs. Charge à celui-ci de donner les informations et apporter l'aide nécessaire.

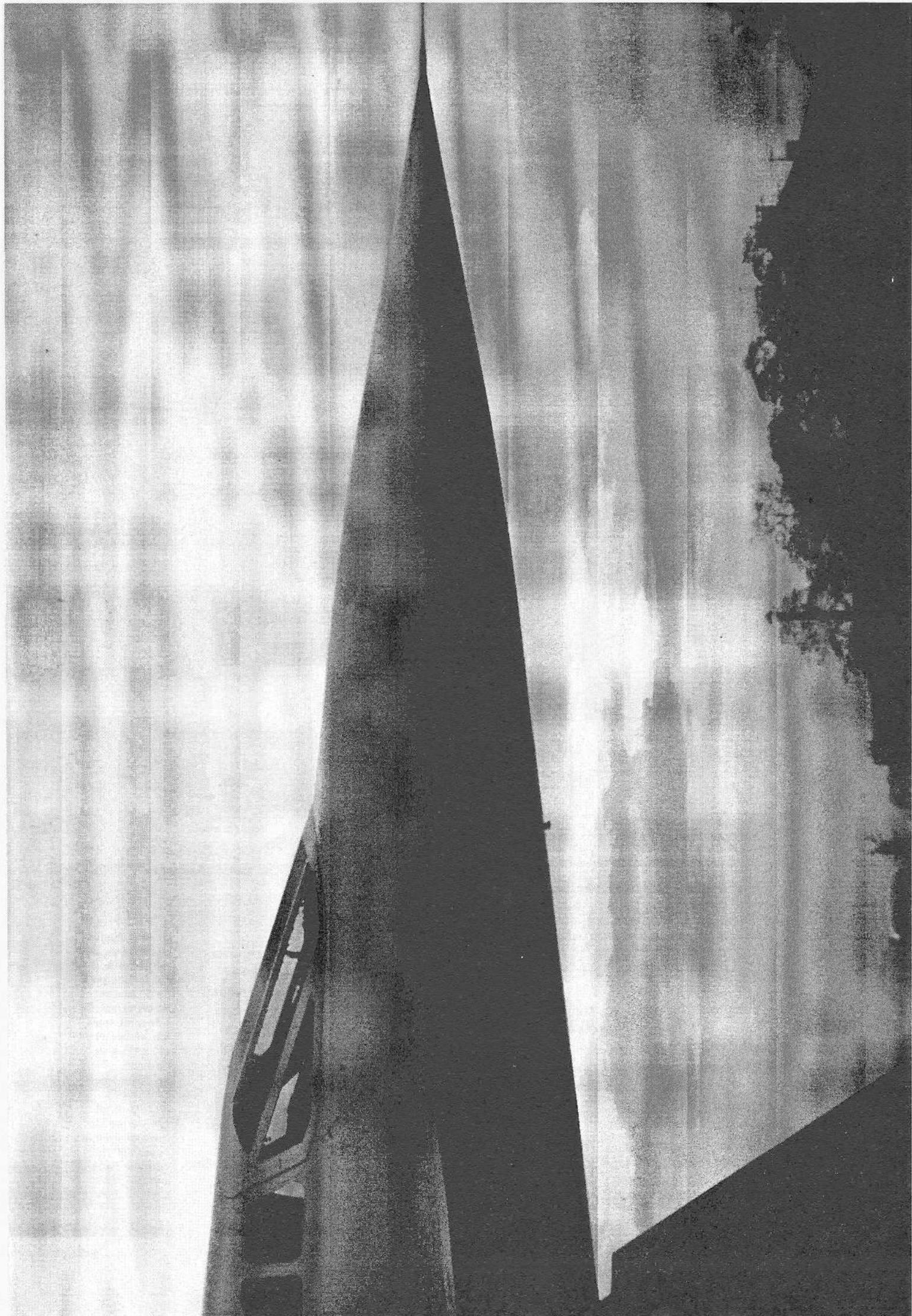
Pendant la période d'apprentissage, ils auront rempli trois grilles d'auto-évaluation.

Suivi:

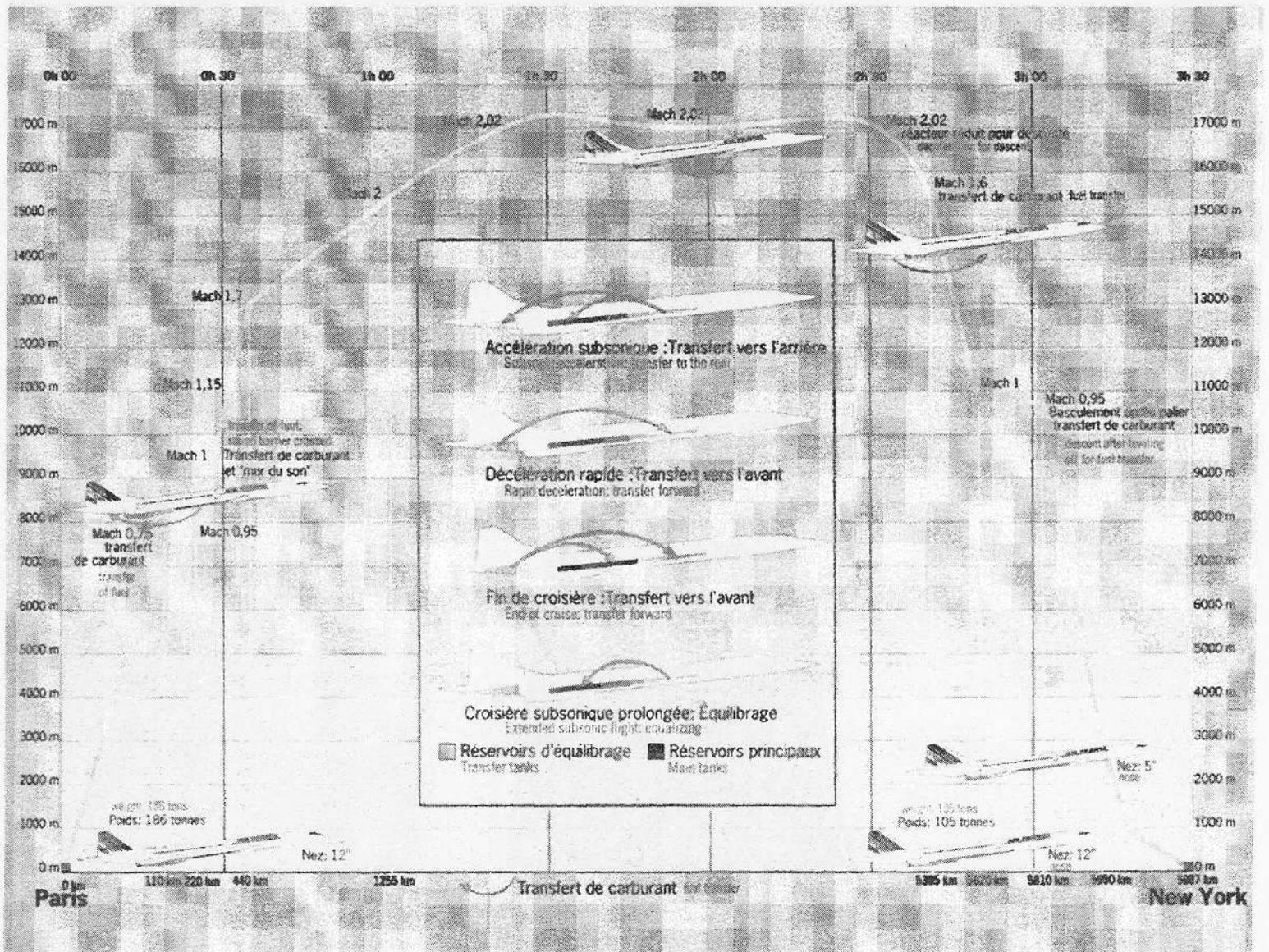
Au cours de la période de suivi, des vols seront programmés filleuls/tuteurs.

Les tuteurs seront consultés sur l'évolution et le travail effectué.

Ces procédures se font en toute transparence et dans un objectif de progrès et de réussite.



en Concorde



distant à ce moment précis de 600 km. En neuf minutes, la décélération amène l'appareil de sa vitesse de croisière de Mach 2,02 (2 200 km/h) à Mach 1. L'opération de transfert de carburant – mais dans le sens inverse cette fois (du réservoir d'équilibrage arrière vers les réservoirs de l'avant) – s'effectue lorsque la vitesse atteint Mach 1,6. C'est à l'altitude de 10 700 mètres que l'appareil franchit Mach 1 et entre dans l'espace aérien américain à hauteur de Boston. Puis, pendant 7 minutes, il observe à altitude constante de 10 700 mètres un palier pendant lequel la vitesse régresse lentement vers Mach 0,95. Le moment est venu

d'amorcer la descente finale. En seize minutes, Concorde perd plus de 9 000 mètres. Le nez de l'appareil est abaissé et, dans douze minutes, il se posera à New York. L'équipage le prépare pour l'atterrissage. La vitesse d'approche de 158 kt (293 km/h) régresse progressivement. Très cabré, l'appareil touche la piste à 150 kt (275 km/h). Le vol aura duré en tout 3 h 30. Concorde ne pèse plus que 105 tonnes, y compris 15 tonnes de réserve de carburant pour un déroutement ou une remise de gaz.

Serge Brosselin

1. Concorde maintient la vitesse de descente de 210 kt jusqu'à 1 000 ft (300 m).

En trois heures et demie de vol, le Concorde consomme près de 80 tonnes de carburant, transvasé trois fois entre l'avant et l'arrière de l'avion.
The Concorde consumes 80 tons of jet fuel during the three-and-a-half hour flight between Paris and New York.

Paris-New York

Emporter des passagers à plus de 2 000 km/h suppose une technologie
Carrying passengers at over 2,000 km/hour requires technology

très différente de celle des autres avions de ligne. Détails d'un vol.
which is very different from that of other commercial aircraft.



La croisière supersonique de Concorde s'effectue entre 16 000 et 18 000 mètres d'altitude. La température extérieure est de -55°C, le ciel est bleu foncé et les turbulences quasi nulles.
The supersonic Concorde cruises at an altitude of between 16,000 and 18,000 meters. The outside temperature is -55°C, the sky is dark blue and there is almost no turbulence.

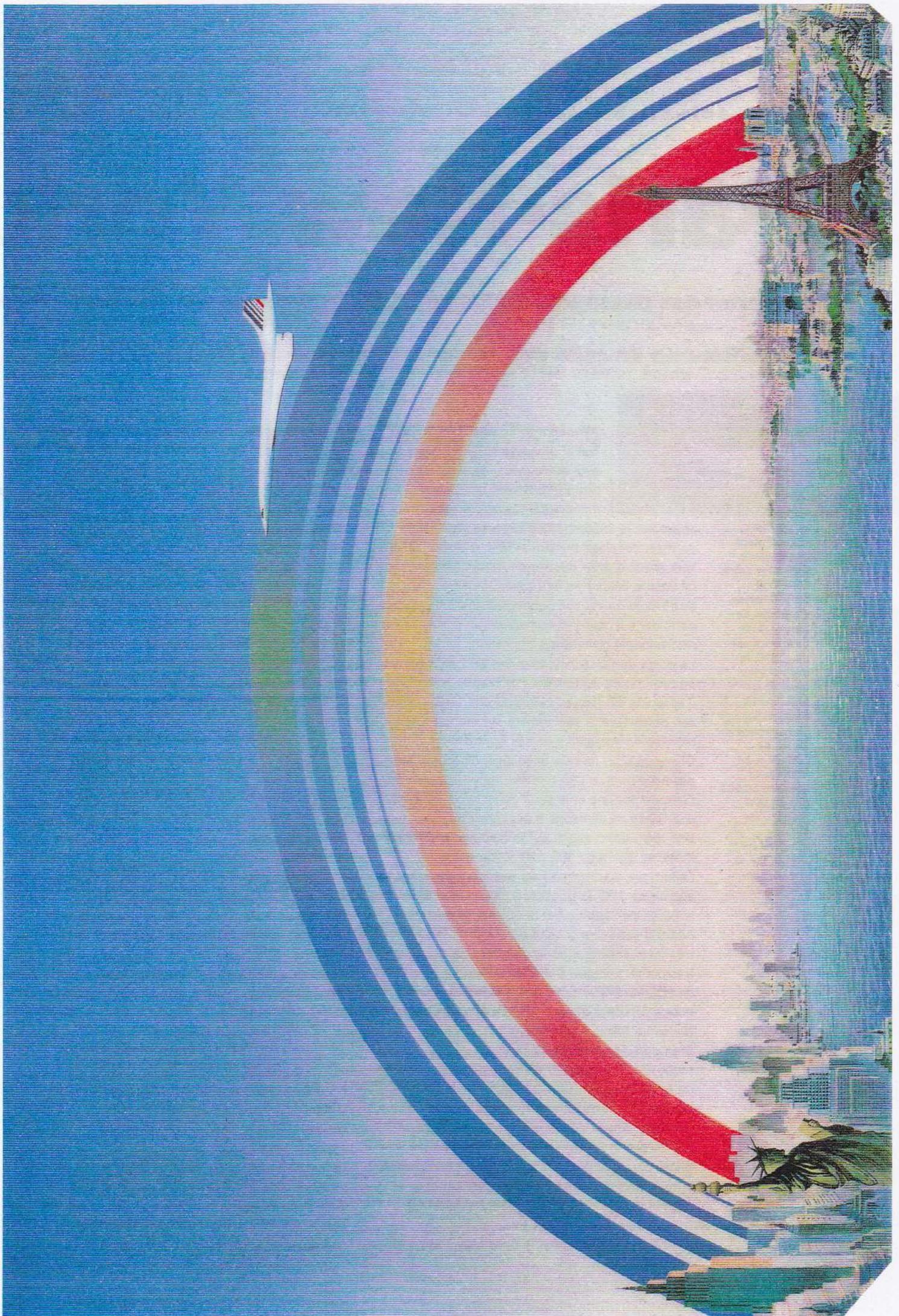
Concorde ne vole ni plus haut ni plus vite que n'importe quel autre avion, il est piloté et exploité différemment. Des milliers de passagers ont pu apprécier le confort de ce supersonique qui permet, décalage horaire aidant, d'arriver à New York avant d'avoir décollé de Roissy-Charles-de-Gaulle. Mais très peu savent comment se déroule un vol sur Concorde. Glissons-nous donc dans le cockpit du plus ambitieux avion de transport civil jamais construit.

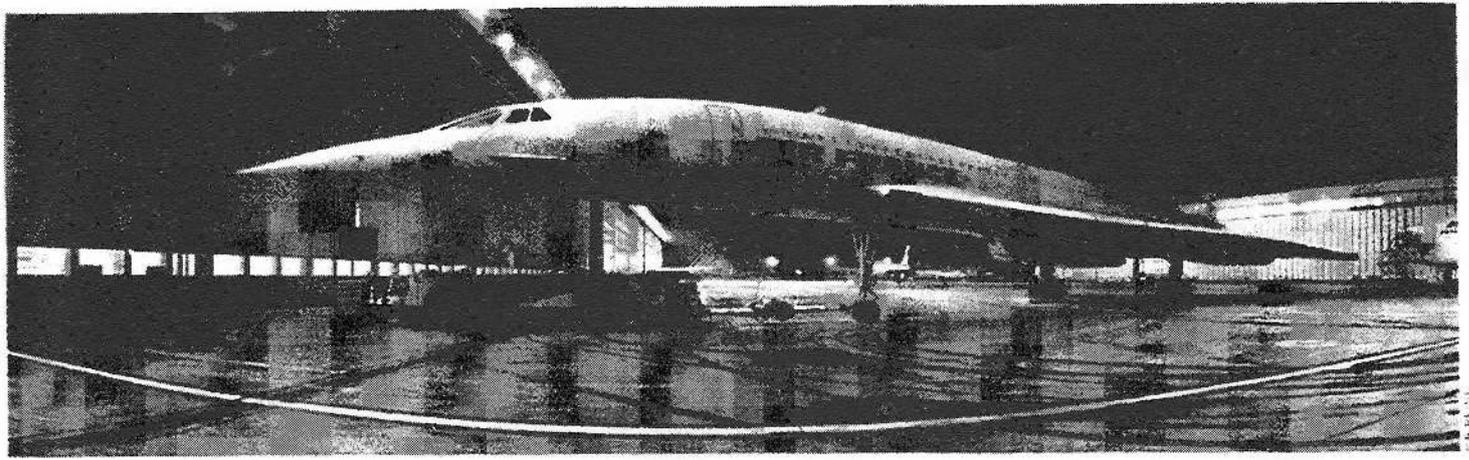
Le poids du Concorde, avec ses 100 passagers à bord, est de 90 tonnes. Pour rallier New York, il emporte 96 tonnes de carburant, ce qui porte son poids total à 186 tonnes. Au moment de la montée en puissance de ses quatre moteurs Olympus 593, lors du décollage, l'appareil ne pèsera plus que 185 tonnes. Entre le départ de l'aire de parking et le seuil de piste du décollage, une tonne de kérosène a été consommée.

Une fois l'avion aligné sur la piste, les quatre moteurs Olympus 593 disposent, grâce à l'allumage du dispositif de post-combustion (qui accroît de 17% la poussée), d'un rapport entre le poids de l'appareil et la puissance des moteurs de 66% supérieur à celui d'un B-747. D'où une très forte accélération et un temps de décollage très court. Lorsque Concorde atteint la vitesse de 200 kt (370 km/h), il se cabre puis décolle. Pour s'arracher du sol, 1 500 mètres de roulage avalés en trente secondes lui auront suffi. Bien que disposant de la poussée de quatre moteurs, l'équipage choisit une assiette de treize degrés – une configuration à cabrer l'appareil – correspondant à celle de trois moteurs. Ainsi l'accélération est plus forte. Trente secondes après avoir quitté le sol, le pilote coupe la post-combustion. On commande le relèvement du nez, et c'est à 280 kt et une vitesse verticale de 2 000 pieds/minute que s'effectue la montée initiale. Dix-neuf minutes après le décollage, l'appareil

atteint l'altitude de 7 700 mètres et survole les côtes françaises. À partir de là, Concorde n'est plus un avion ordinaire. Il se prépare à passer le mur du son. Mais, entre le régime subsonique et le régime supersonique, le foyer aérodynamique de l'appareil se déplace. Pour compenser la modification du couple qui se produit, on recule le centre de gravité de l'avion en transférant, grâce à un système de pompage, le carburant (contenu dans des réservoirs situés à l'avant) vers l'arrière du fuselage. Cette opération s'accompagne du rallumage de la post-combustion et du passage de Mach 1, alors que l'appareil atteint l'altitude de 9 000 mètres, il a parcouru environ 300 km et décollé depuis vingt-huit minutes. Dès lors, Concorde accélère et passe de Mach 1 à Mach 1,7 en six minutes : une vitesse atteinte à 13 000 m. On laisse la Cornouailles à droite et Brest à gauche. La post-combustion est alors éteinte et, en vingt-cinq minutes, le supersonique devient bisonique. Mach 2 est franchi juste une heure après que l'avion a quitté Roissy.

Alors que 1 255 kilomètres ont été parcourus, la phase dite de «croisière ascendante» commence à partir de 15 300 m, Concorde est le seul appareil commercial à évoluer à de telles altitudes, et le contrôle océanique l'autorise à effectuer un vol en croisière ascendante. Cette possibilité permet de choisir la meilleure configuration aérodynamique au fur et à mesure qu'un avion s'allège et amène l'appareil à terminer sa croisière à des altitudes oscillant entre 16 000 et 18 000 mètres. Dehors, le ciel est bleu foncé, les turbulences quasi nulles et, malgré une température extérieure de -55°C, le revêtement de la cellule sous l'effet de l'échauffement cinétique atteint 120°C. Et Concorde s'est allongé de vingt centimètres. Le travers de Terre-Neuve est passé depuis cinq minutes environ. 5 385 kilomètres ont été parcourus et, 2 h 40 minutes après le départ, commence la descente sur New York-JFK.





Pour 80 jeunes de quinze ans, un vol en Concorde inaugurerait l'an 2 000. Lauréats d'un concours de dessin ou de maquette organisé par Air France en partenariat, ils partiront fêter le réveillon à... New York !
 Eighty 15-year-olds will enter the millennium aboard the Concorde. The winners of a model contest co-organized by Air France will celebrate New Year's Eve in New York.

est alors à 100°C : il faut donc refroidir l'air pour le remettre dans la cabine. Dans les avions classiques, l'air doit, au contraire, être réchauffé. En ce qui concerne le conditionnement d'air, Concorde est un réfrigérateur, les autres avions des radiateurs ! Pour les passionnés de technologie aéronautique (et ils sont nombreux), Concorde bénéficie d'un système de postcombustion. Il s'agit de réinjecter du carburant dans l'air pour créer une combustion supplémentaire, ce qui permet d'accroître de 25% la poussée de chaque réacteur. Lors du passage à Mach 2, cela revient à disposer de l'équivalent d'un cinquième moteur ! Enfin, puisque l'on en est à ce qui crée la puissance, ici c'est le carburant qui sert à équilibrer l'avion. Des pompes transfèrent le carburant de l'avant vers l'arrière, au fur et à mesure qu'augmente la vitesse, afin de modifier la position du centre de gravité (voir article page 24).

Tous ces équipements d'une technologie très avancée – dont certains sont doublés ou triplés afin de réduire les risques – font l'objet de fréquentes révisions, au sein d'une division spécialisée de la direction de la Maintenance d'Air France, par des équipes de techniciens hautement qualifiés. Ces révisions vont de la visite journalière à la grande visite au bout de 12 000 heures de vol, en passant par les visites intermédiaires à 210, 420 et 1 680 heures.

Ces soins permanents et rigoureux ont pour but d'entretenir l'éternelle jeunesse de notre héros. De fait, Concorde est naturellement «sain», comme tous ceux qui «profitent du bon air»... et d'un «bon chauffage». Très haute atmosphère, plus 100°C = zéro corrosion, zéro humidité. Il est objectivement un avion jeune puisqu'il vole 600 heures par an contre plus de 3 000 heures pour un Boeing ou un Airbus. Il a exactement 5 ans d'âge équivalent subsonique.

Aujourd'hui, Air France exploite cinq Concorde (le cinquième étant immobilisé pour «Grande Visite»), qui avalent goulûment les distances à 600 mètres à la seconde en multipliant les titres de gloire. Au record de vitesse sur Paris-New York en 3 heures 30 minutes 1 seconde (le 22 août 1978) répond le

plus récent record du tour du monde (40 338 km) en 31 heures 27 minutes, six escales comprises (le temps de vol proprement dit ayant été de 22 heures 43 minutes), réalisés les 15 et 16 août 1992. Le Concorde est souvent affrété pour des vols spéciaux, dont les fameux tours du monde à l'occasion d'une opération de promotion ou d'une action de stimulation pour le personnel d'une entreprise où tout le monde est embarqué à 60 000 pieds (18 300 mètres), soit 5 000 mètres plus haut que tout avion civil, à une vitesse plus de deux fois supérieure à celle des avions subsoniques.

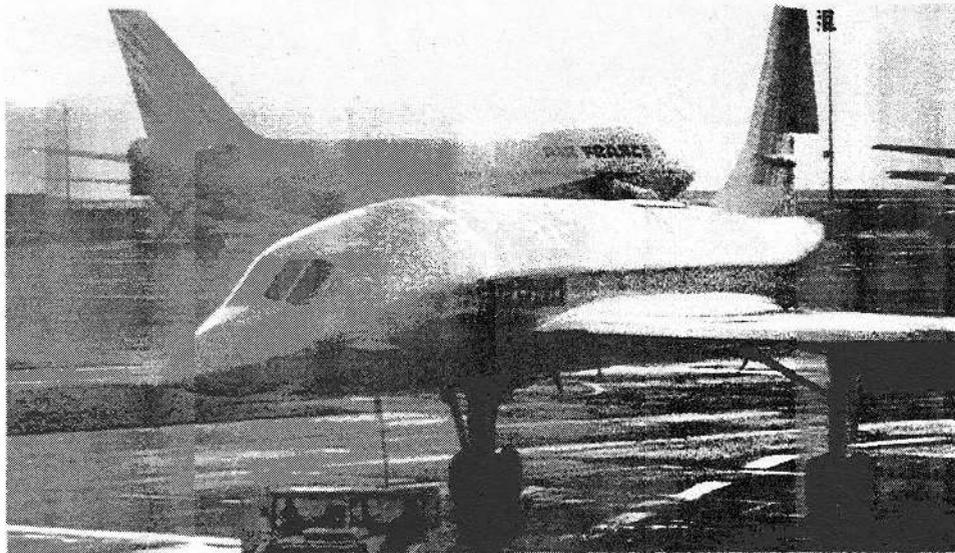
En janvier dernier, il a effectué un tour de l'Amérique du Sud à Mach 2. Ce circuit a conduit les participants du Brésil au Costa Rica, en passant par l'Argentine, le Chili et l'île de Pâques, sans oublier un détour subsonique au-dessus de Cuzco et du Machu Picchu... et une pointe au bout du bout du monde : Ushuaia.

On peut en être sûr, il sera à l'heure, lui qui sert de montre à tous ceux qui l'entendent. On connaît des mères de famille de la région de Roissy qui attendent son passage pour aller chercher leurs enfants à l'école. Il sera à l'heure pour le Millénaire et puisque le temps est une boucle («Peut-on aller plus loin que revenir au début ?») disent les philosophes), retrouvons nos quatre-vingts jeunes de tous pays dont nous parlions en commençant.

Air France organise, en partenariat avec Crayola-Revell (Binney & Smith), le premier vol de l'an 2000. À l'issue d'un concours de dessin ou de maquette, qui aura lieu d'avril à fin juillet 1999 (et suivi d'un tirage au sort début septembre), quatre-vingts jeunes de quinze ans seront les premiers passagers du millénaire à bord du Concorde entre New York et Paris. À New York pour le 31 décembre afin d'y fêter le Nouvel An, ils seront accueillis à Paris le 1^{er} janvier 2000. Les bulletins seront disponibles dans les agences Air France au début du mois d'avril. C'est cela l'exception : échapper à la soumission que le temps impose. Missionnaire du temps universel, c'est trop pour un avion. Bien entendu, mais pas pour le Concorde !

Jean-René Selva

Maurice Bellonte prit part à sa première liaison commerciale Paris-New York.
Maurice Bellonte was aboard the first commercial flight.



Le Concorde est avant tout un avion de ligne : 80% de son activité relève d'une desserte régulière. Et malgré ses performances époustouflantes, nul besoin de revêtir une combinaison anti-G pour monter à bord. Eighty percent of Concorde operations are on scheduled routes. Despite its phenomenal speeds, there's no need for an anti-gravity suit on board.

72 000 kilomètres qui le mènera au Japon ainsi qu'en Australie.

- 28 juillet 1972 : Air France commande quatre Concorde.
- 26 septembre 1973 : Première traversée supersonique de l'Atlantique en 3h33 entre Washington et Orly.
- 19 octobre 1973 : Dernier vol de Concorde 001, qui est remis au Musée de l'air du Bourget après 812 vols d'essais.
- 6 décembre 1973 : Le premier appareil de série vole à Toulouse.

On l'aura compris, malgré son profil de champion, ou, plutôt, en plus de son exceptionnel gabarit, Concorde est un avion de ligne transportant des passagers qui n'ont pas besoin de revêtir une combinaison anti-G (anti-gravitationnelle) avant de monter à bord (80% de l'activité Concorde relève d'une desserte régulière). Dès octobre et décembre 1975, les autorités françaises puis britanniques ont officiellement délivré le certificat de navigabilité qui autorise Concorde à transporter des passagers payants.

Le premier vol commercial a eu lieu, comme prévu, le 21 janvier 1976 avec l'ouverture de la ligne Paris-Dakar-Rio par Air France et celle de Londres-Bahrein par British Airways.

Et puis, le couronnement de tous ces efforts : New York ! Le 22 novembre 1977, le vol AF001, assuré par un Concorde d'Air France, décollait de Roissy-Charles-de-Gaulle à 11h00 locales et se posait sur la piste de Kennedy Airport à 8h48 locales, après un vol de 3 heures et 38 minutes, dont 2 heures et

38 minutes en supersonique. Le Concorde d'Air France, ayant atterri le premier, a attendu celui de British Airways afin qu'ils défilent ensemble pour marquer cet événement historique.

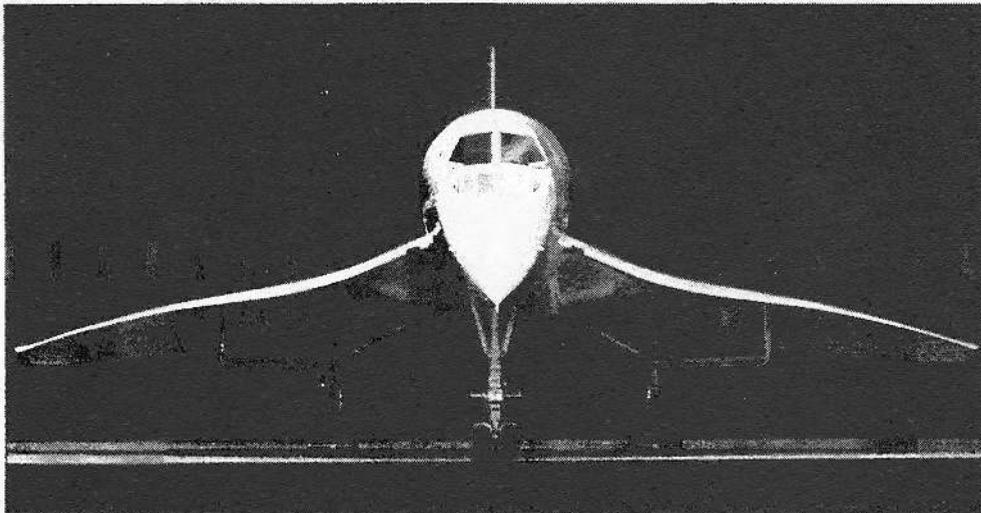
Concorde venait de démontrer qu'il pouvait décoller et atterrir à New York sans augmenter la nuisance pour les riverains ; grâce à une approche adaptée, il s'avérait même moins bruyant que certains avions subsoniques. En fait, le niveau sonore d'un Concorde, au décollage, équivalait celui des grandes orgues de Notre-Dame.

Parmi les passagers célèbres figurait Maurice Bellonte qui, avec Costes, réalisa la première liaison Paris-New York, le 1^{er} septembre 1930, en 37 heures et 18 minutes. Mais point n'est besoin d'être un as de l'aviation pour apprécier un voyage en Concorde. Il suffit d'être attiré par l'un des nombreux avan-

tages qu'il peut offrir. Son arrivée à 8h45 à New York (premier vol en provenance d'Europe) permet de profiter d'une journée complète sur place. L'aller-retour est possible en 24 heures (aller en Concorde, retour en avion classique). Le vol quotidien d'Air France autorise les correspondances avec plus de 45 villes françaises et européennes dans les deux heures qui suivent l'atterrissage. Au confort et à l'élégance de la cabine s'ajoute la disparition de la fatigue due au décalage horaire et à la pressurisation plus basse par rapport aux avions subsoniques (on se trouve «comme» à 1 600 m, au lieu de 1 800). Enfin, à ces altitudes stratosphériques, pas de turbulences. L'aile en delta représente d'ailleurs la forme de voilure la mieux adaptée au vol supersonique ; l'aile et le fuselage ne faisant qu'un, une grande stabilité est assurée dans toutes les phases de vol.

Les différences du Concorde ont de quoi satisfaire toutes les curiosités. Certaines sont spectaculaires, d'autres plus cachées. On ne peut toutes les énumérer. On en retiendra quelques-unes. Tout d'abord le nez. Parfaitement mobile ; sans cela, l'avion cabré, le pilote ne verrait pas la piste ! Ensuite, l'alliage de la peau du Concorde fait montre d'une certaine souplesse. Heureusement car, en croisière supersonique, l'échauffement (127°C à la pointe de l'avion) lui fait gagner jusqu'à une vingtaine de centimètres ! L'avion s'allonge. Concorde est un appareil qui se pilote à la température et non, comme on pourrait le croire, à la vitesse. Quand l'endroit le plus chaud atteint 127°C, on arrête d'accélérer. Le corps de l'avion

C'est un jeune homme de dix-huit ans
An 18-year-old came up
qui a trouvé son nom de baptême.
with the name "Concorde."



L'aile en delta de l'avion représente la forme de voilure la mieux adaptée au vol supersonique. The delta-wing is the design best suited to supersonic flight.

nouée une étonnante histoire. Les gens sérieux le diraient sans doute autrement : Concorde est la réaction (sans jeu de mots) de l'aéronautique face à l'emprise du temps. Concorde n'est pas contre le temps (ou alors tout contre !). Au contraire, il le suit - plus vite que le Soleil - l'assume et, sous nos latitudes, le remonte comme un long fleuve tranquille. Les passagers font, chaque jour, cette expérience en quittant Paris à 11h du matin et en arrivant à New York à 8h45 du matin, le jour même.

Cet excès de vertu, au sens propre de «puissance», ne peut convenir qu'aux héros, et tous les héros ont une histoire. Concorde n'est pas tombé du ciel. Des hommes, certains visionnaires, ont accompagné sa naissance et veillé (veillent encore) sur sa croissance. De nombreux ouvrages ont relaté cette belle aventure. On se contentera ici d'en noter les traits essentiels.

Tout commence en 1947, lorsque l'Américain Chuck Yeager passe le mur du son sur son Bell X-1 (il sera bien plus tard un passager ravi du Concorde). Une dizaine d'années après, les avions de chasse nouvellement construits sont capables de dépasser la vitesse du son. Dès lors, les spécialistes de l'aéronautique anglais et français envisagent clairement la construction d'un avion bismonique à ailes delta pouvant transporter une centaine de passagers. Les deux pays voient là l'occasion unique de relancer à grande échelle leur industrie aéronautique. Après maintes tractations, le 29 novembre 1962, la France et la Grande-Bretagne signent un accord définitif. Le supersonique sera construit par Sud-Aviation (qui

deviendra l'Aérospatiale en 1970) et British Aircraft Corporation (BAC), les moteurs seront des Olympus britanniques, améliorés par les motoristes associés, le français Snecma et l'anglais Bristol-Siddeley (Rolls-Royce après 1966). Anglais et Français sont tombés d'accord sur l'idée de fabriquer un long-courrier pouvant transporter cent vingt-huit personnes à Mach 2 sur une distance de 6 000 kilomètres sans escale. Reste à trouver le nom de baptême. C'est finalement la proposition d'un jeune homme de dix-huit ans, Timothy Clark, fils du chef des ventes de BAC, qui est retenue. Mais la graphie pose problème. Doit-on mettre un «e» à la fin du mot Concorde ? Au plus fort de la «crise», fair-play, le ministre britannique de la Technologie déclare : «Nous

n'arrivons pas à nous entendre... J'estime cette situation insupportable, et j'ai décidé de résoudre le problème. Le Concorde britannique s'écrira avec un E, car cette petite lettre signifie beaucoup de choses : "Excellence", "England", "Europe" et "Entente". C'est un symbole de l'amitié et de la compréhension entre nos deux pays »

Cet accord n'autorise aucun désistement. Il y a là une réelle volonté politique. On raconte d'ailleurs que le général de Gaulle ne commençait jamais la réunion du mercredi, à l'Élysée, sans un tonitruant : «Où en est le Concorde ?» Trois cent cinquante entreprises françaises et deux cent cinquante entreprises britanniques conjuguent leurs efforts pour aboutir à cette signature fulgurante dans le ciel de Toulouse-Blagnac, paraphant ainsi l'une des pages les plus prestigieuses de l'aviation civile.

Concorde, depuis ce jour mémorable, n'en finira plus d'ajouter des titres à son palmarès. Très peu de temps après le premier vol d'essai, Concorde 002 dépasse Mach 1 (mars 1970) ; dans la foulée, Concorde 001 atteint Mach 2 (2 200 km/h) le 4 novembre suivant. Il revenait de droit aux Anglais et à leur pilote Brian Trushaw (homologue d'André Turcat) d'accomplir cette «performance phare», mais un incident de surchauffe rendit l'appareil indisponible et c'est donc de nouveau à André Turcat que revint cet honneur. Les dates liées à des événements symboliques ou à des avancées techniques majeures vont former une sarabande. En voici un échantillon :

• 2 juin 1972 : Concorde 002 quitte Fairford (Angleterre) pour une tournée d'un mois et de



Concorde

ou le temps aboli

The flight of the Concorde

Plusieurs appareils sont déjà en vol : un chasseur Meteor, un biréacteur Morane-Saulnier à bord duquel Jean-Claude Caillou, de Sud Aviation, est chargé de prendre les premières photos en vol de Concorde et un caméraman, les films pour les télévisions. Enfin, une Alouette III qui emporte des pompiers dans ses flancs.

Un grondement. En moins de trente secondes, Concorde a décollé. Il est 15h38 en ce dimanche 2 mars 1969. Tout d'abord à vitesse réduite, le vol se poursuit par quelques virages serrés et des accélérations aux alienfours de 500 km/h. Une brève montée à 3 000 mètres, et c'est déjà le retour vers Blagnac... L'approche maintenant, nez levé. La foule, comme hypnotisée, retient son souffle. Atterrissage réussi, mission accomplie. Le vol a duré exactement 27 minutes. Au bord de la piste, Henri Ziegler, le président de Sud Aviation, et sir George Edwards, le président de la British

Aircraft Corporation, ne cachent pas leur soulagement. Cet incroyable événement aéronautique est un succès sans faille.

Roissy-Charles-de-Gaulle. L'avion blanc vire, se cabre et s'approche avec une lenteur apparente. À son bord, les appareillages d'essai ont disparu. Quatre-vingts jeunes de quinze ans, de toutes nationalités, les remplacent. Trois heures trente plus tôt, ils décollaient de New York. Les caméras ne lâchent pas l'oiseau blanc de leurs objectifs. Léger suspense, mais grande émotion. Les roues touchent le sol. Atterrissage parfait, comme toujours. Sur le tarmac, le Concorde s'immobilise. Nous sommes le 1^{er} janvier 2000 !

La boucle est bouclée. Le temps ne compte plus, comme dans toutes les histoires d'amour. Les amateurs de science-fiction parleraient volontiers, dans leur jargon, de «paradoxe temporel» et il est vrai, aussi, qu'entre Concorde et le temps s'est

Grâce au Concorde, le rêve des hommes d'affaires et autres cadres essouffés est devenu une réalité : partis le matin à 11h de Paris, ils arrivent à New York à 8h45 le même jour. The Concorde is a dream come true for harried business travelers: the aircraft leaves Paris at 11 am, arriving in New York at 8:45 am local time.

Air France actualité

Air France news

Aujourd'hui, le Concorde

Every day, the

défie quotidiennement

Concorde defies

les lois du temps.

the laws of time.

En toute tranquillité.

Frequent overhauls

Des soins permanents

keep these

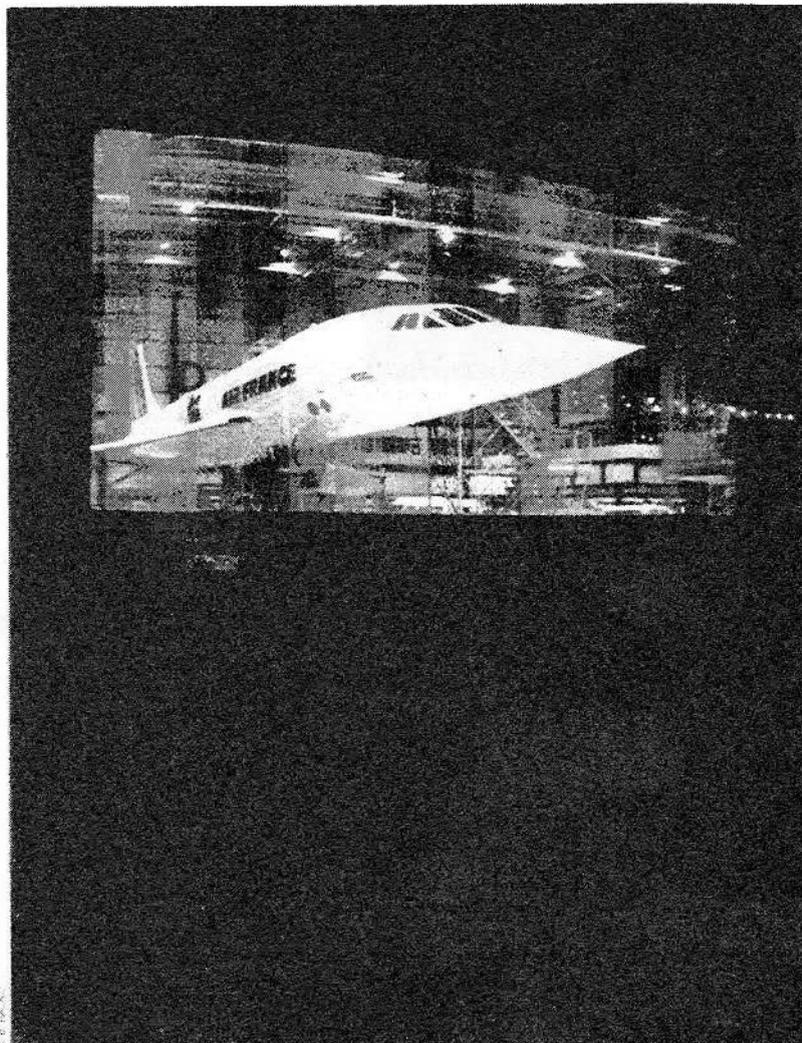
et rigoureux

aircraft in peak

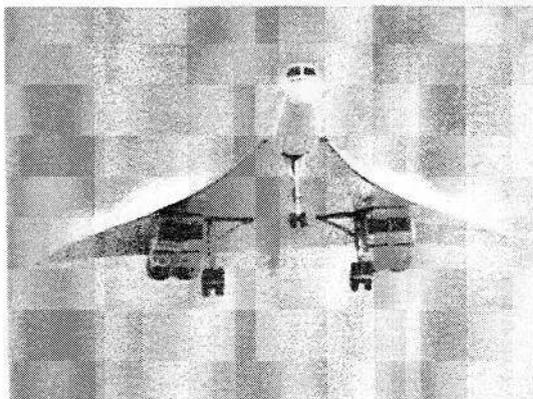
entretiennent son

operating condition.

éternelle jeunesse.



© G. FOURCROY/AIR FRANCE



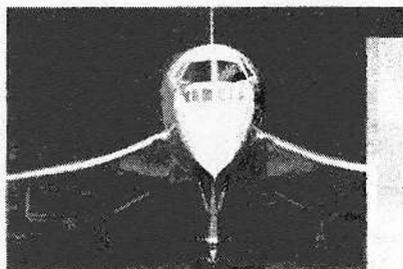
Le «grand oiseau blanc» est d'une élégance fascinante.

The fascinating elegance of the "great white bird."

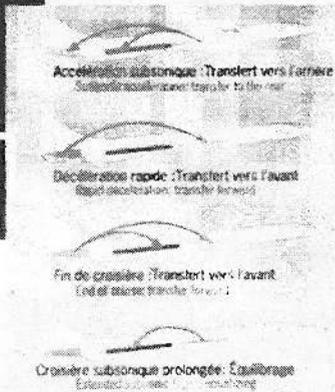
À Toulouse, sur une piste de l'aéroport de Blagnac, en ce début d'après-midi, un vent léger a dissipé le brouillard et le crachin. Des cars acheminent photographes, cameramen et journalistes jusqu'à une ferme, placée à bonne distance de la piste, transformée en centre de presse. À l'autre extrémité de l'aérodrome, non loin des bâtiments de Sud Aviation, le Concorde 001 est entouré d'un ballet de véhicules et de spécialistes. André Turcat, premier pilote et directeur des essais pour la société française, malgré une météo très moyenne, décide de lancer l'opération. À bord du Concorde 001, l'équipage est en place : André Turcat aux commandes, à sa droite Jacques Guignard, second pilote. Derrière eux, le mécanicien navigant, Michel Rétif. À la place des passagers, douze tonnes de calculateurs, d'enregistreurs, d'appareils de mesure et, devant une console, l'ingénieur navigant d'essais Henri Perrier. Tout cet équipement enregistrera près de trois mille paramètres dont un grand nombre sera transmis, en direct, aux ingénieurs restés au sol. Les moteurs s'allument. Les check-lists sont lancées. Vaste programme... deux cents cadrans, deux cents voyants, cent interrupteurs. Peu après 15 heures, André Turcat estime que l'appareil est prêt. L'avion roule prudemment jusqu'en début de piste. Dans la cabine de pilotage, à 6 mètres du sol, l'attention est extrême. Il s'agit de déplacer une masse de cent seize tonnes, dont vingt-huit tonnes de carburant. Le vent souffle irrégulièrement. Pourtant Turcat décide d'utiliser la piste 33 avec vent arrière pour ne pas décoller face à la ville de Toulouse.

Le vol du

m a r s
m a r c h



CONCORDE
Concorde
page 12



PARIS-NEW YORK
Paris-New York
page 24

Avant de vous rendre au bureau, nous vous souhaitons un bon voyage.



AIR FRANCE RECRUTE
Air France is recruiting
page 28



AIR FRANCE ET L'ENVIRONNEMENT
Air France and the environment
page 34

e s p a c e

aérien

i n f l i g h t

IT'S THE MOST BEAUTIFUL aircraft ever built. The Concorde's daily Paris-New York flight takes only 3 hours and a half hours. Traveling twice the speed of sound at an altitude of 16,000 meters, the aircraft actually increases in length by 20 centimeters in supersonic flight. Jean-René Selva looks at the history of the Concorde, while Serge Brosselin gives a slow-by-slow description from the cockpit of a Paris-New York flight. Meanwhile, Air France will be recruiting 4,000 staff before the end of 2001.

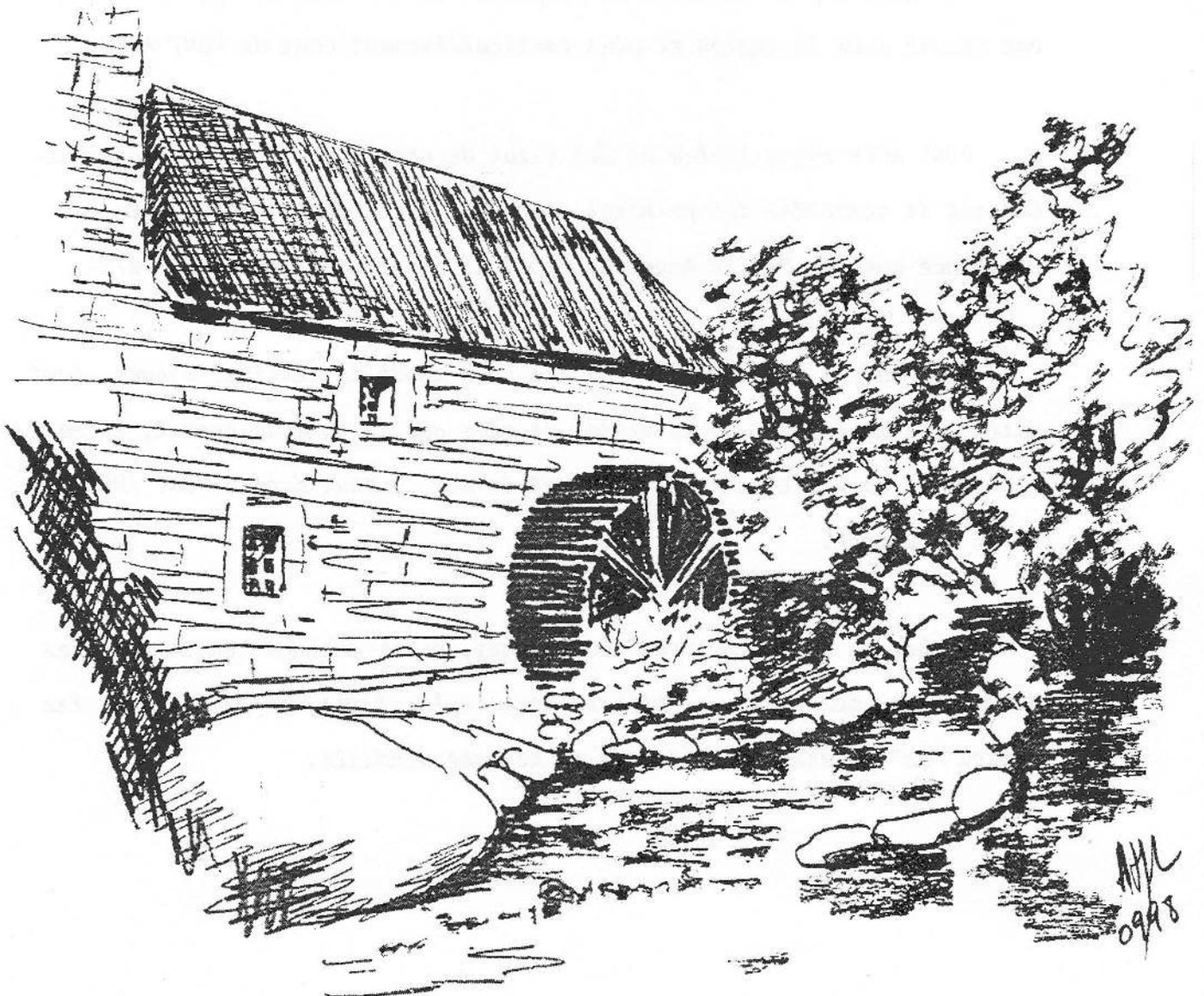
C'est le plus bel avion jamais sorti des ateliers d'un constructeur. Concorde est une machine prodigieuse qui met quotidiennement Paris à 3h30 de New York. Jean-René Selva raconte l'histoire de ce phénomène de la technologie aéronautique. À deux fois la vitesse du son et à 16 000 mètres d'altitude, l'avion s'allonge de 20 centimètres et le carburant change trois fois de réservoirs. Serge Brosselin décrit un Paris-New York vécu dans le cockpit de l'un des cinq exemplaires d'Air France. Jeunesse d'un appareil, dynamisme d'une compagnie qui recrutera 4 000 personnes d'ici à la fin de 2001.

Une précision quand même pour les anciens, il est préférable de visiter PONT AVEN en Mai Juin ou même Septembre, l'arrière saison est souvent très douce et en période estivale il y a beaucoup de monde, ce petit bourg attirant 60.000 visiteurs par an.

Jean DUFOUR.

(Amoureux de la Bretagne)

Madame LAPIERRE a eu la gentillesse de reproduire ces deux très belles cartes postales de PONT AVEN ; je l'en remercie chaleureusement.



Si vous faites un jour une escapade dans le Sud Finistère, n'oubliez pas le détour par PONT AVEN ; vous y découvrirez la cité des peintres.

Le joli bourg de PONT AVEN est fréquenté depuis 1860 par des peintres qui ont lancé la mode des sujets bretons et, à partir de 1870, par une colonie d'artistes américains ; PONT AVEN a atteint sa célébrité maximum en 1886 avec la naissance de l'école de PONT AVEN.

Le temps fort de l'art est illustré par GAUGUIN, BERNARD, JOURDAN, SERUSTIER.

Le musée a pour vocation de perpétuer le souvenir des peintres qui ont oeuvré dans la région et plus particulièrement ceux de PONT AVEN.

PONT AVEN offre également des lieux de promenades ; le Bois d'Amour endroit de rencontre des peintres, son joli petit port réservé à la plaisance avec la "Belle Angèle", réplique d'un chasse marée de 1870.

Les moulins à eau nichés sur les rochers de la rivière, l'Aven, font partie des curiosités de la ville, de même que le pont de granit, élément central de la ville entre la terre et la mer, autour duquel PONT AVEN s'est développé.

au hasard des rues, vous découvrirez, outre les nombreuses galeries de peinture, des boutiques offrant leurs spécialités, en particulier les "Traou Mad" alléchantes galettes de renommée mondiale.

Keel Beam, un chantier d'exception

La keel beam est une poutre de liaison structurale reliant les cadres 54 et 60 à la partie inférieure du fuselage entre les logements de train. Lors d'une inspection zonale, une corrosion importante dans le fond des alvéoles a été découverte.

La forme, l'originalité et l'ampleur du développement de la corrosion (formation de cratères de 3 millimètres d'épaisseur) sur cet élément structural majeur, ont déclenché la mise en place immédiate d'une cellule d'intervention regroupant : Aérospatiale, l'engineering QN, le bureau technique structure QZ, l'équipe de la Grande Visite et la direction d'AFM. La Direction générale d'AF et le CDR Amériques ont été avertis dans les jours suivants dès les premières analyses du constructeur.

Les analyses en laboratoire des poudres récupérées dans les zones corrodées ont servi à rechercher l'origine de la corrosion. Le traitement de la corrosion sans dépose de la pièce a été d'emblée écarté par le constructeur. Le remplacement de la keel beam a alors été étudié. L'avion

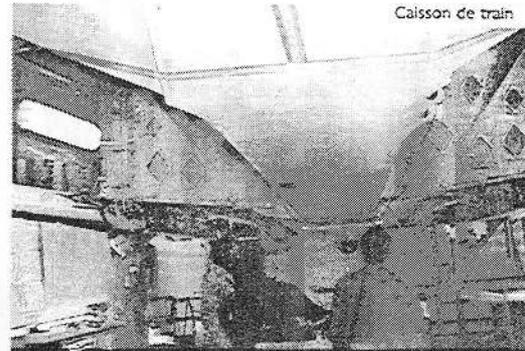
immobilisé pour Grande Visite, restera au hangar plus longtemps que prévu. L'impact sur le programme d'entretien de la flotte Concorde et l'exploitation a été pris en compte dans le choix de réaliser le chantier. Ce chantier est exceptionnel. Il est réalisé par les équipes du constructeur Aérospatiale à l'intérieur des locaux d'AFM. L'avion est abrité sous un chapiteau maintenu à température constante de 20°.

Cette protection vise à éviter tous les mouvements de structure consécutifs aux variations thermiques. La réparation qui a commencé début mars devrait se terminer fin juin. Durant toute cette période, toutes les visites sont interdites et seuls les personnels habilités peuvent pénétrer sur le chantier.

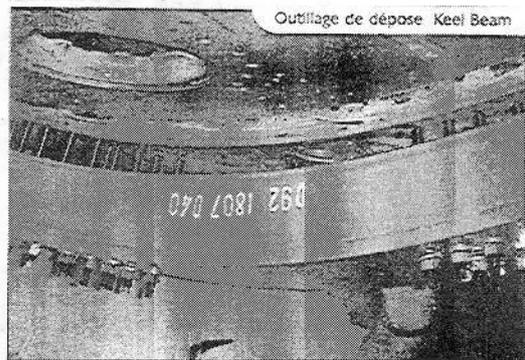
La pièce de remplacement a été spécialement fabriquée. L'opération est inédite. Son succès réside dans le professionnalisme des différents intervenants et la vigilance de chacun dans le respect des consignes.

Des images sont régulièrement réalisées par l'équipe technique. Elle permettront de montrer tout le détail de l'opération. Nous aurons l'occasion d'en reparler à la fin du mois de juin.

“L'opération est inédite. Son succès réside dans le professionnalisme des différents intervenants et la vigilance de chacun dans le respect des consignes.”



Caisson de train



Outillage de dépose Keel Beam



Des photos exclusives du chantier

Accès cabine

Retrouvailles

Les anciens du programme Concorde

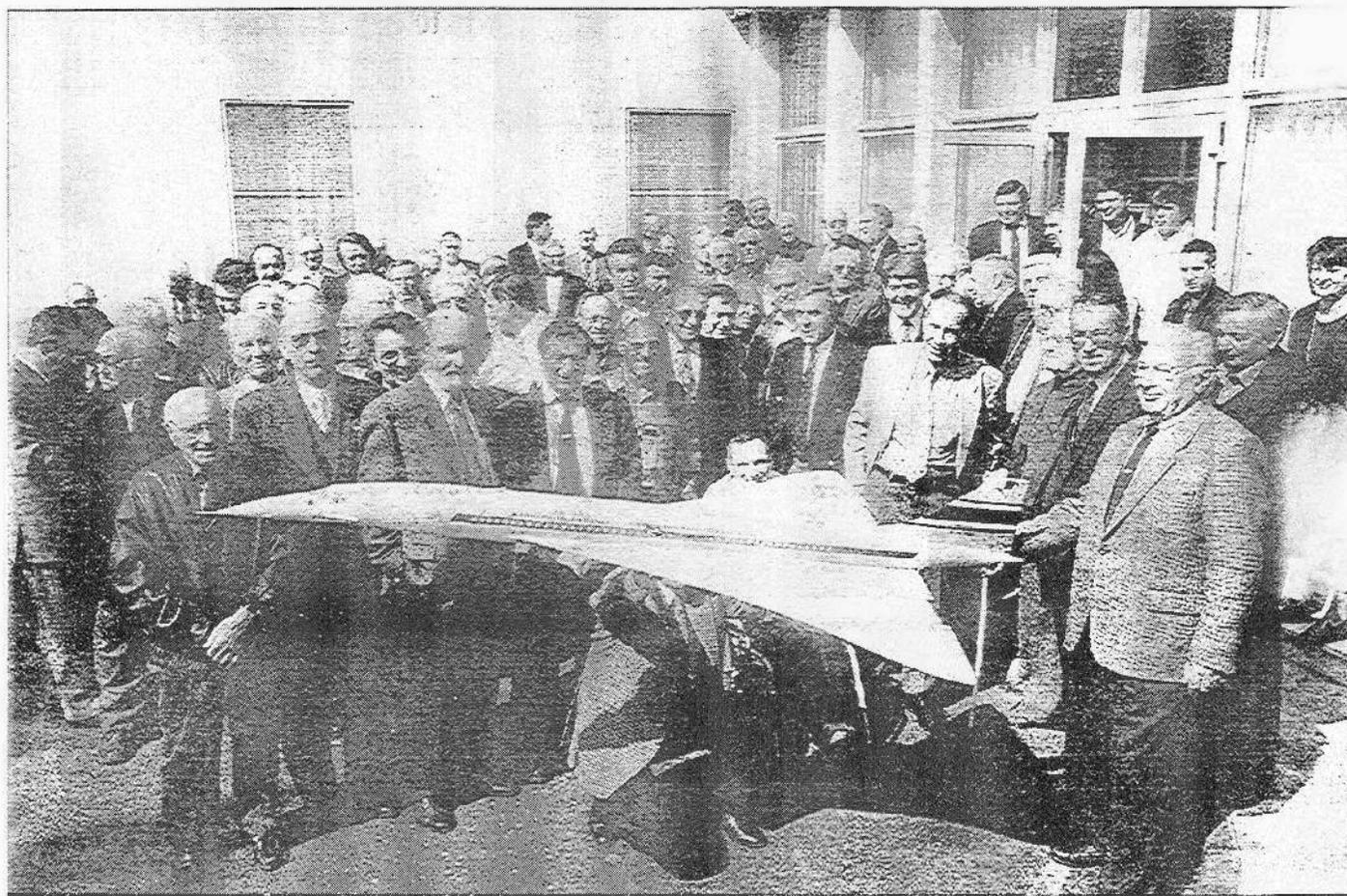


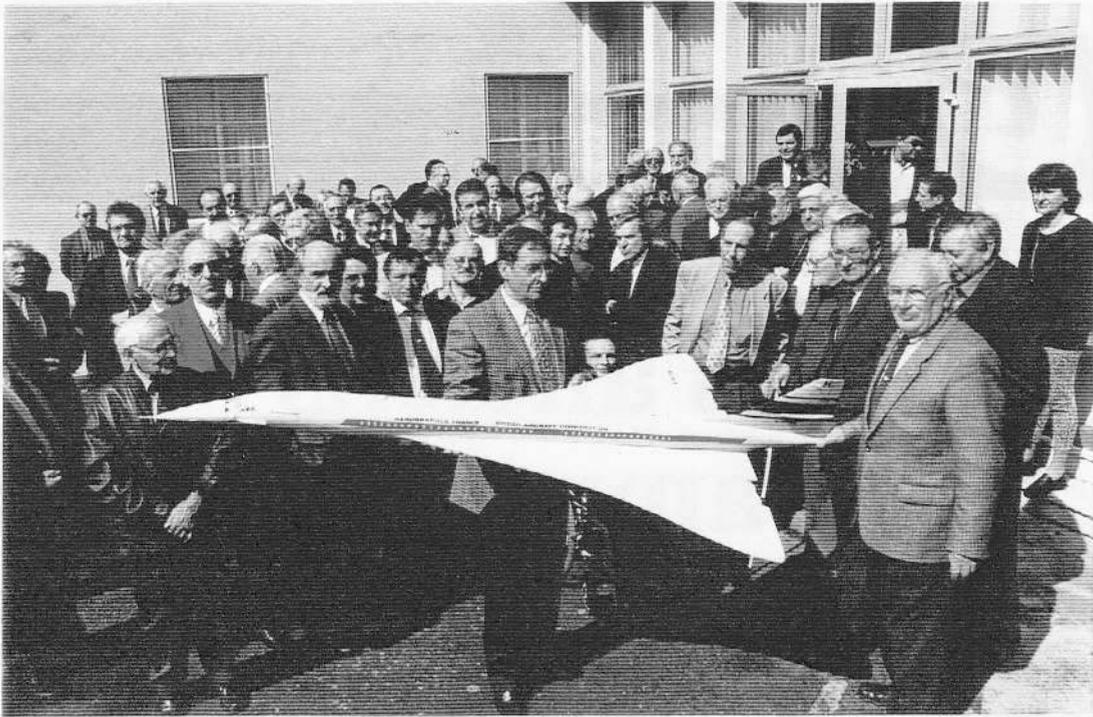
Photo de famille autour de la maquette du célèbre Concorde. — Photo « La Dépêche » Philippe Gagnebet

Concorde a marqué son époque. Il a aussi marqué ceux qui ont participé à ce programme aéronautique unique au monde qui continue régulièrement à alimenter les chroniques sur l'avia-

tion. Ingénieurs, pilotes, techniciens, hommes de pistes qui ont fait naître cet avion avaient besoin de se retrouver à l'occasion du trentième anniversaire du premier vol. Ils étaient près de cent autour du repas de l'amitié et du souvenir organisé au centre

d'essais en vol de Blagnac. Claude Terrazoni n'avait pas manqué ce rendez-vous auquel avait également répondu Jacques Noettinger, pilote et écrivain, auteur de nombreux livres sur la saga aéronautique. Aerospatiale, mais aussi British Aerospace, les

deux partenaires associés dans ce prestigieux programme étaient représentés à ces grandes retrouvailles pour évoquer, avec l'émotion que l'on devine, une des plus belles pages de l'histoire de l'aviation moderne.



41



42

Foie Gras en Gelée



Salmon Grillé Sauce Normande



Magret de Canard au Poivre Vert



Pommes de Terre Saladaise



*Endives au Noix
avec son Chèvre Frais au Miel*



Omelette Norvégienne

Apéritif



Vin Blanc



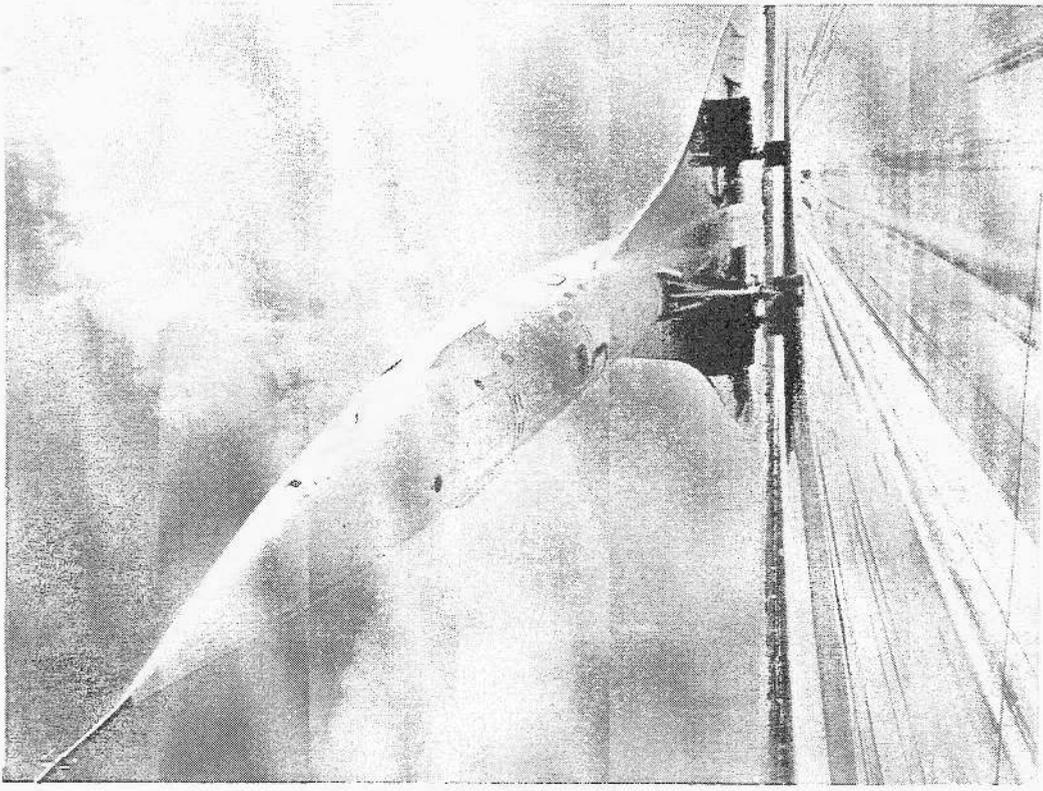
Vin Rouge

« Fronton 30 ans du Concorde »



Café

30ème Anniversaire



Du 1er vol de Concorde

Repas du Vendredi 19 Mars 1999

Au G.E.V. à Blagnac



Et nous avons pris le superbe pont - Noirmoutiers est bien une île - 20 km sur 1 km à la guérinière - 4 communes - 10 hameaux aux maisons blanches et tuiles roses - tapie sur l'horizon elle a été dotée d'un climat qui lui a fait sa réputation - douceur et ciel lumineux, Auguste Renoir le savait :

Je viens de Noirmoutiers , c'est un coin admirable , beau comme le midi ,
mais avec une mer autrement belle que la
Méditerranée.

Bien des noms ont été donnés à l'île , l'île aux mimosas reste celui qui me semble le plus significatif. Le bois de la CHAIZE , ou le restaurant « Les Capucines » nous a accueilli - la senteur des pins , les effluves marines font un bien joli tableau .Ce paysage rappelle la Hollande peut-être, des moulins une centaine avant 1950 - il en reste 23 - plat pays marais salants - champ de pommes de terre - l'Unique comme son nom l'indique « La Bonnotte » .

Au XVI ième siècle les Hollandais pillent l'île et emmènent des otages , dont un jeune homme fort attristé d'être séparé de sa blonde - JOUBERT , un poète de l'île compose à cette circonstance la chanson qui deviendra célèbre » Auprès de ma blonde ,
Qu'il fait bon dormir... »

Mais les meilleurs choses ont une fin . Déjà c'est le retour - Notre chauffeur authentique Vendéen bien heureux lui aussi (Une casquette bleue - Je suppose ...) et fier de nous avoir fait visiter sa région , nous raccompagne en chanson-

Cet agréable voyage concocté par Madeleine FOURNIER et André BARBAROUX , nous a offert un moment de retrouvailles où nous avons apprécié la soigneuse et méticuleuse organisation.

Merci à eux - Merci à tous pour votre compagnie - A bientôt - souhaitons vivement prompt rétablissement à Bernard LAPIERRE qui a bien peiné avec la chaleur et les déplacements aidé par sa vigilante infirmière Annie -

Geneviève BARBAROUX

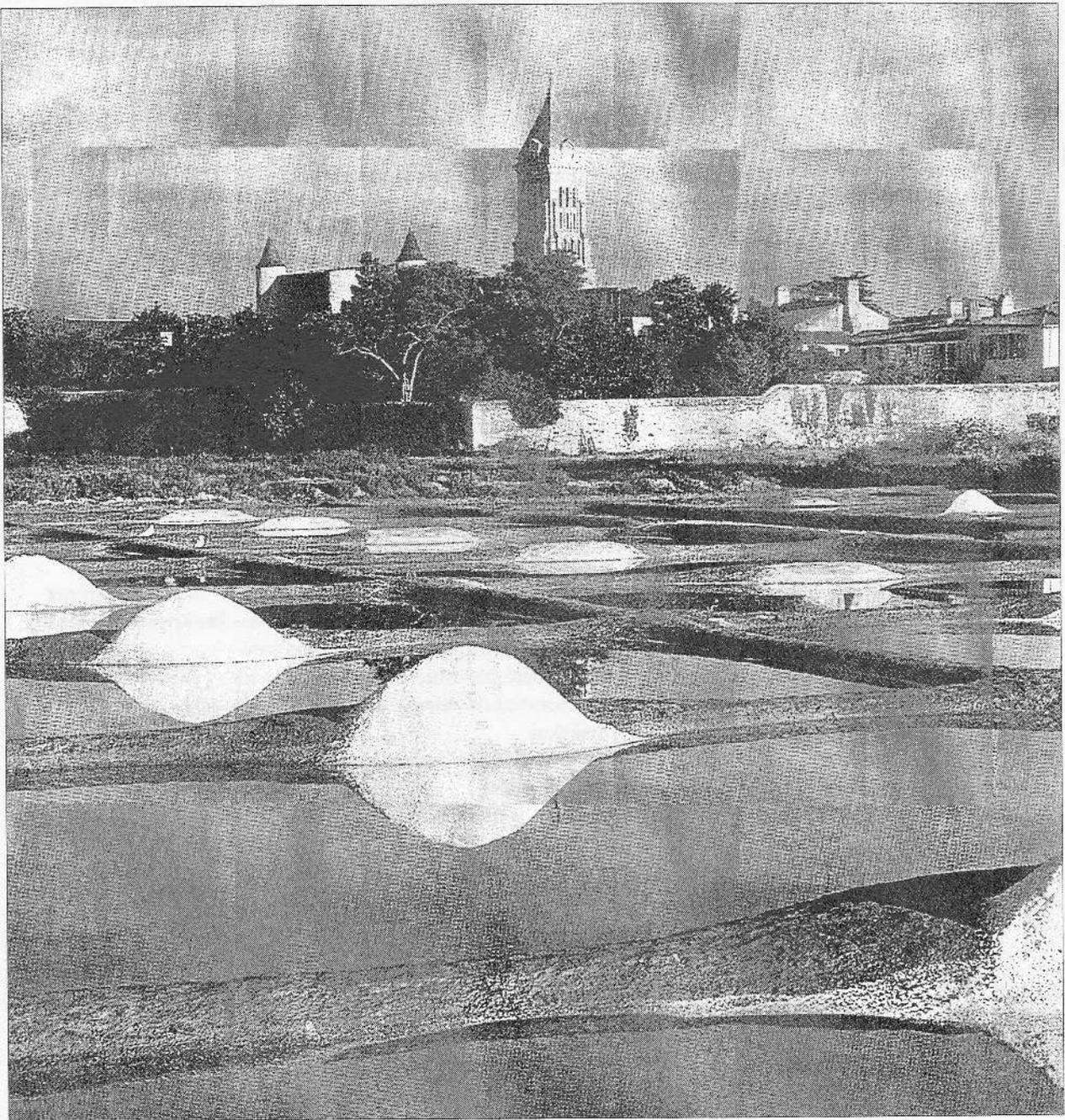
Je me permets (le secrétaire) de joindre à ce superbe compte-rendu , les paroles de la chanson de notre chauffeur ;

A VOTRE SANTE

*Oh ! divine boisson
Toi qui a attrapé
Le Mildiou
Et le Phylloxéra
Viens dans mon humble estomac
Qu'il est doux
Qu'il est frais
Vous en voulez
Vous en voulez pas
Moi, je me l'envoie
Amen*

Et sa dédicace ; Meilleurs souvenirs ,amicalement , votre conducteur

JEAN



où la lente descente en vol plané des aigles , et en musique.

La buse voit loin,

Pense peu,

Mais vise juste le bras qui récompense son exploit.

Dîner à EPESES au relais St Michel – Repas de Fête A.P.CO.S. c'est le jour.

Nous étions tous contents le soir , à la tombée de la nuit de s'asseoir pour écouter , voir , et contempler la Cinéscénie et son feu d'artifice.

Pour le retour , 200 cars attendaient les spectateurs , mais l'organisation est telle , que tout se passe sans attendre.

- On ne chante pas dans le car , on rêve...

Dimanche matin – Courte visite de la ville de NANTES , arrêt panoramique à la Butte Ste Anne – Bref aperçu du château – A 12 heures , embarquement immédiat pour une croisière FA-SOL-LA-SI-d'eau , sur l'Erdre – que François 1^{er} qualifiait de plus belle rivière de France. Bordée de Châteaux – Manoirs et belles propriétés – Les explications orales sont inaudibles – beaucoup de monde – beaucoup de bruit.
Puis visite guidée de la ville de Nantes , sur le thème Nantes au XVIII^{ème} siècle .
Nantes tire son nom de NAMMETES , une des cinq tribus Celtes d'Armorique installées sur les bords de la Loire – Nous avons entendu dire que Nantes 44120 = Loire Atlantique
Qui a dit cela ? sans vin ?

Au cœur de Nantes , la place royale – la cathédrale belle architecture plus jolie à l'intérieur qu'à l'extérieur , le superbe orgue du XII^{ème} siècle , fait la joie de Félix MOREAU organiste renommé , y donne souvent des concerts. Jules VERNER est né à Nantes , vous en souvenez-vous ? L'artère la plus fréquentée est la rue Crédillon – La Loire ne coule plus au pied du château , les douves sont aménagées en lieu de promenade . Devenu Musée de la Marine , ce château nous rappelle cependant le souvenir de la signature de l'Edit de Nantes en 1598 par Henri IV.

Le passage Pommeraye avec sa verrière et ses statues de marbre encadrant de beaux magasins , célébré par le cinéaste Jacques Demy dans son film « LOLA » reste le passage préféré des Nantais par le crédillonnage ou lèche vitrine Nantais.

Nous pouvons aussi avoir un petit coup de cœur pour le célèbre biscuit « LU » né en 1846 du mariage d'un monsieur LEFEVRE et d'une demoiselle UTILE – petit Louis portera les deux initiales L.U.

De retour à l'hôtel , le calme et la proximité du restaurant – petite promenade apéritive de 500 mètres environ pour s'y rendre – Nous passons devant la maison natale de Jules VERNES.

C'est déjà lundi – Le temps passe très vite en agréable compagnie.

Une partie de notre groupe nous quitte pour aller vers d'autres horizons.

Ceux qui restent joyeusement prennent de Port de Bec l'Épinois – petit port ostréicole où une visite guidée précède une dégustation d'huîtres vendéennes avec toasts et muscadet.

Notre guide de ce petit port chinois – curieuse comparaison dans les fiches touristiques – Monsieur Billet joyeux représentant des ostréiculteurs nous fait découvrir avec sa verve son domaine dans le langage savoureux de son tempérament de « gai luron » . Il est dans sa corporation surnommé bien justement « DECIBEL » son rire est communicatif , mais inimitable !

Ce jour là , c'est le plus beau de la saison pour lui , déjà son Noël avant l'heure ! Le cadeau de l'A.P.CO.S. !! qu'il arbore maintenant fièrement...La casquette bleue ...comme sa mer.

NOIRMOUTIER.

Reliée au continent par l'étonnant passage du Gois – chaussée sous-marine de 4 kms – découverte seulement à marée basse – si vous êtes surpris par la marée des refuges balises à perroquets vous attendent – mais le temps est long sur ces perchoirs provisoires. Mieux vaut regarder à temps sa montre. Ce jour , là le Gois nous a fermé la porte au nez – condamné 15 jours pour bitumage , avant le passage du tour de France cycliste , qui lui aussi a été bien surpris...La route glissante comme toujours , en a fait chuter plus d'un.
« ce gué n'est pas gai » !



LE PUY DU FOU ET LE PAYS NANTAIS

DU 11 AU 14 JUIN 1999

Nous étions nombreux le vendredi 11 juin au départ de Paris.- TGV N°8849 - voiture 16-> Nantes - pour changer nos habitudes. Nous avons revu avec plaisir notre amie Jacqueline CUCCHIARO, qui malgré les péripéties de son voyage est arrivée parmi les premiers.

Guide et chauffeur étaient déjà en attente de notre arrivée.

Descendus à l' hôtel LAPEROUSE où nous attendait Monsieur André TURCAT et ceux qui étaient venus par leurs propres moyens. Claude et Jacky TOURON sympathisants CONCORDE s' étaient joints à nous.

Tout le monde était présent - Dès le lendemain matin nous primes la direction du PUY DU FOU en Vendée -

C' était samedi, donc jour de grand spectacle .Il faisait soleil !

Sur le passage , à travers le vignoble Nantais - Bref arrêt - Dégustation comme il se doit au domaine des PERRIERES, toujours bien reçus en pareilles circonstances, même le journaliste local était présent - Agréable moment pour tous, petite soif oblige...où l' on vous sert des « Fillettes » de Muscadet sur lie - ce vin jaune pâle , presque transparent .Ce blanc sec qui commence même à être apprécié par les Américains - Sur la route de Clissou , escale chez « DON QUICHOTTE ».Halte-repas, agréable et bien servi -

Arrivée au PUY DU FOU en début après-midi.

Premier parc historique et écologique d'Europe dit-on...

LE PUY DU FOU, voilà bien un nom qui surprend plus d' un visiteur de ce site exceptionnellement bien placé .

En fait, le mot « PUY » n' a rien d' original, on le rencontre dans toute la France. Du latin »Podium » désigne une élévation d' un terrain et le mot « Fou » quant à lui suscite plus d' intérêt . Ce n' est pas le simple d' esprit qui soit disant amuse le Roi, mais le Fou ou Fouteau qui pour être précis est le hêtre, que l' on désignait en vieux Français, sous ce nom .Le PUY DU FOU est donc une belle colline où s' élevait une forêt de hêtres. Mais il doit garder tout son mystère, une foule de légendes accompagnent son site. son château conserve une longue histoire :du médiéval, aux gueux de Vendée , de Gilles de RAIS et sa triste renommée , le château de Barbe-Bleu n' est pas à 30 kms.

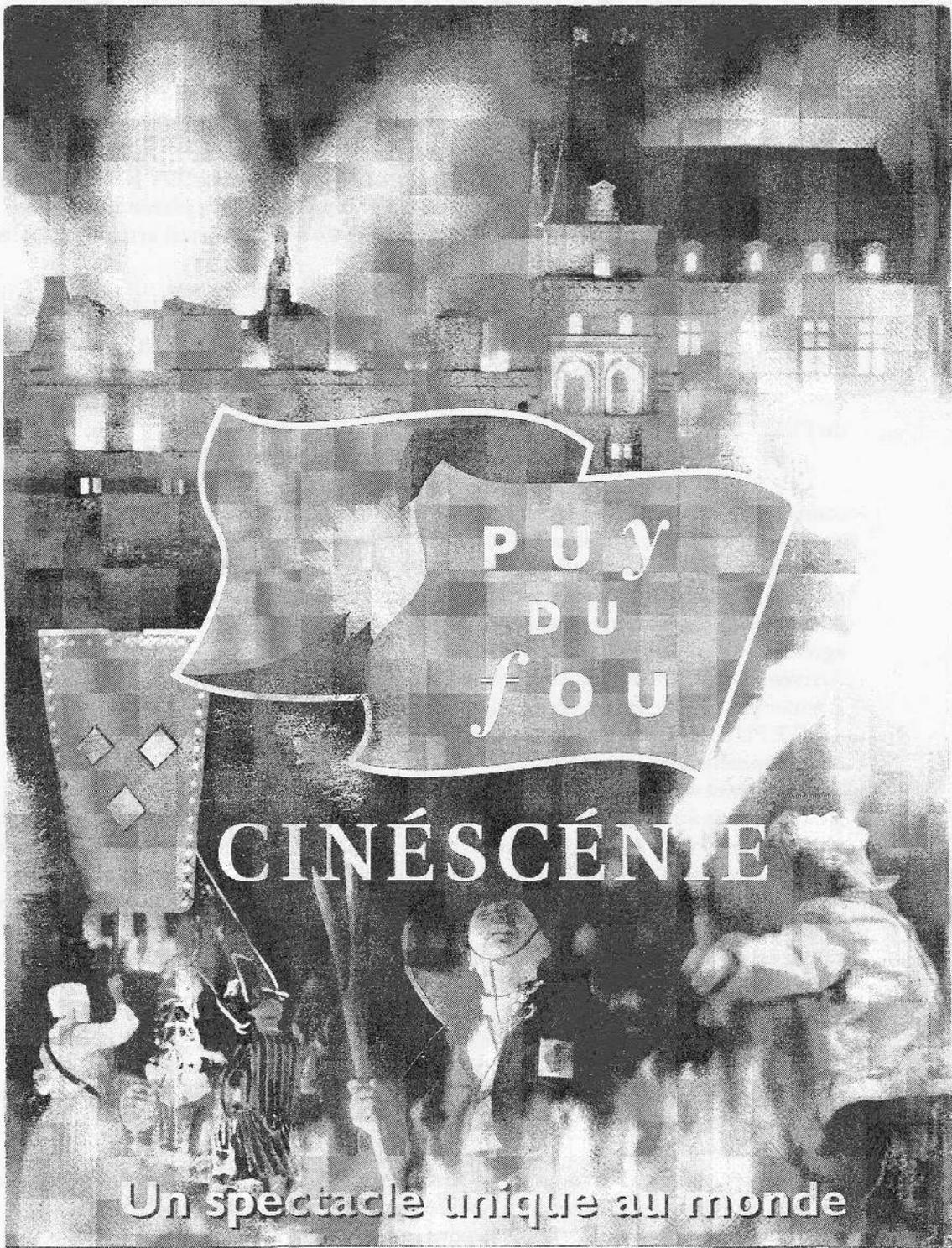
Pour faire revivre son histoire, l' aventure a commencé avec trois franc six sous, sous Philippe de VILLIERS , alors étudiant a bien du mal à se faire entendre par ceux à qui il demande aides et assistance. Mais porté par la foi d' une si glorieuse entreprise ,la persévérance et surtout l' obstination aidant...Les années passent et Philippe réalise son rêve. Monsieur le Vicomte pour les intimes a fêté en 1997 le s20 ans de son règne moderne.

Chaque été le bonheur est dans le pré.2500 bénévoles, venus de 18 communes voisines.

De tous les métiers - 50 cavaliers - revêtent les costumes des paysans, artisans Ect...Chevaliers du XVIII ième siècle pour faire resurgir l' histoire de leur région.

Les spectacles dans tout le parc sont réglés comme du papier à musique - la cinéscénie le prouve - On ne sait pas , si tous les oiseaux de la fauconnerie sont Puyfolais, et comme il n' était pas possible pour certains numéros de faire du haut-vol, le système de la nacelle de ballon dirigeable a été mis au point ;1 FAUCON ,2 AIGLES ,6 VAUTOURS , embarqués dans leur s cages dont les portes s' ouvrent télécommandées du sol lorsque le ballon atteint l' altitude de 200 mètres.

Le publique ne boude pas son plaisir et suit d' un œil fasciné le ballet de ces oiseaux



PUY
DU
fou

CINÉSCÉNIÉ

Un spectacle unique au monde

La belle histoire d'un spectacle de spectacles qui ont été pendant des années le principal source de revenus des Abbayes. C'est Henry IV avait fait appeler l'abbaye.



Grand Parc

Puy
DU
FOU

Les spectacles
de l'histoire et de la nature

Il y a toujours quelqu'un qui aime à monter.

Chantal Montepagnot

La butte autrefois était surchargée de vignobles qui ont été pendant des siècles la principale source de revenus des Abbesses, dont Henry IV avait tant apprécié l'hospitalité.

Aujourd'hui, on vinifie plus de 300 litres du vin "*clos Montmartre*" dans le chai de la mairie du XVIII^e arrondissement.

Ce vin est vendu très cher, malgré le vieil adage sur le "picolo" de Montmartre "*Qui en boit pinte en pisse quarte*". Ce qui n'est plus vrai, car nous avons maintenant des ceps de qualité, tels que des "gamay" et du "pinot noir" grâce à nos vignerons œnologues compétents.

Les récoltes sont cédées au bénéfice des enfants handicapés, et des personnes âgées du XVIII^e.

Devant les vignes, c'est le cabaret de campagne du "Lapin A Gill" (André Gill caricaturiste) et non "agile".

Mais il n'était pas encore l'heure de pousser la chansonnette, la rue de l'Abreuvoir, où venaient boire les vaches jusqu'à la fin du XIX^es, nous amenait au buste de Dalida, qui a l'air de se tourmenter sur son piédestal à l'ombre du *Château des Brouillards* célébré par Dorgelès, qui demeura sur la butte. La famille Renoir ainsi que Gérard de Nerval ont été les hôtes de cette ancienne folie. Quelques pas plus loin, nous arrivions dans l'Avenue Junot bordée de superbes villas. Nous passâmes devant la maison de l'homme au grand cœur "Francisque Poulbot", pour arriver devant le "*Passe-Muraille*" de la place Marcel Aymé, statue en bronze qui traverse un mur de pierres, œuvre magistrale sculptée par Jean Marais, citoyen de la butte.

Le déjeuner nous attendait, il n'était que temps. Notre petit groupe d'excursionnistes temporaires mené par notre Président attentionné Monsieur Girard avait bien mérité un excellent repas chez Graziano au "Moulin de la Galette", où Gilles, le Maître des lieux, nous reçut dans le bucolique jardin du moulin qui a vu tant d'événements, et de célébrités, qui le rendirent mondialement célèbre.

Nous pensions à Renoir, Toulouse-Lautrec, Corot, Degas, Utrillo, Suzanne Valadon, Vincent Van Gogh, Dufy, Gauguin, Vlaminck, Forain, Willette, Gen Paul, et tant d'autres.

Au dessert, le promoteur de l'ensemble immobilier construit autour des deux moulins, le "Radet" et le "Blûte Fin", vint nous rejoindre et nous fit les honneurs des jardins secrets qui abritent la "*Mire du Nord*", mise en place en 1736 par l'astronome Cassini, sorte d'obélisque qui sert de repère au Méridien de Paris.

Nous passâmes près du vieux "Blûte Fin" élevé en 1225 et qui, malgré ses ans, a gardé son authentique caractère.

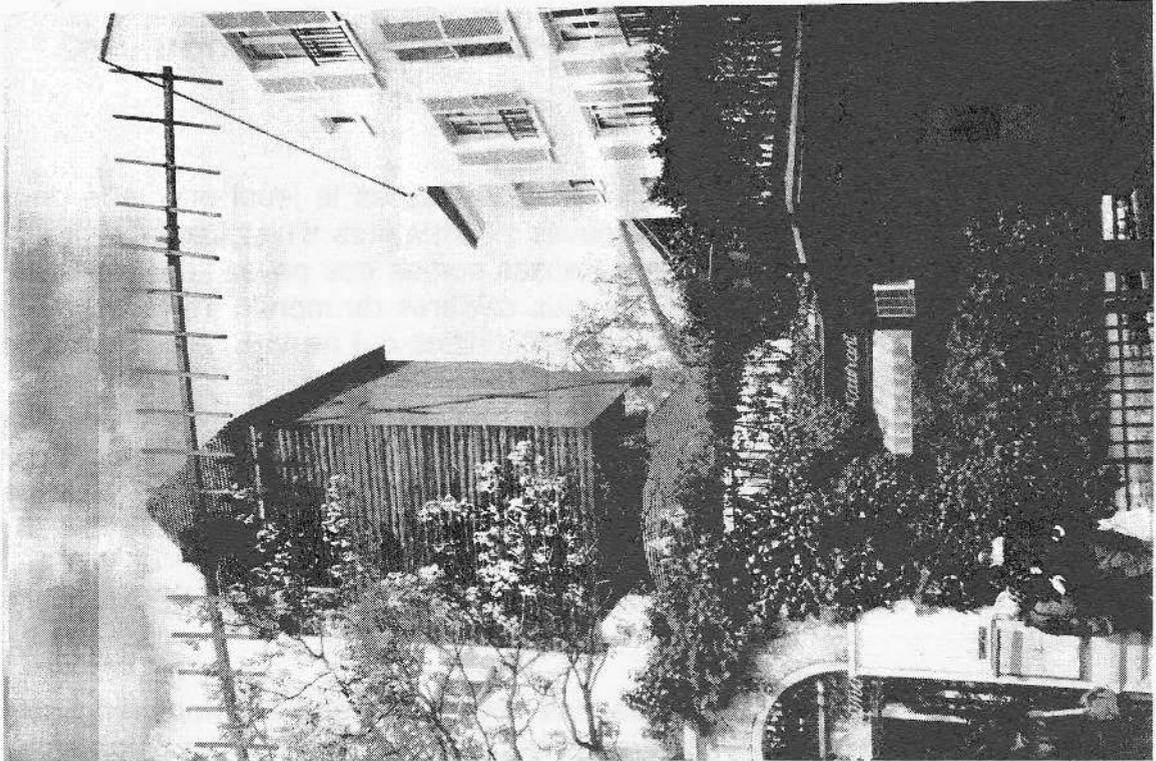
Et c'est là que nous avons *jeté nos bonnets par dessus le moulin*, et que nous nous sommes séparés après une excursion enrichissante et pittoresque.

Afin de donner un prolongement au charme de notre rencontre, j'osai le dicton :

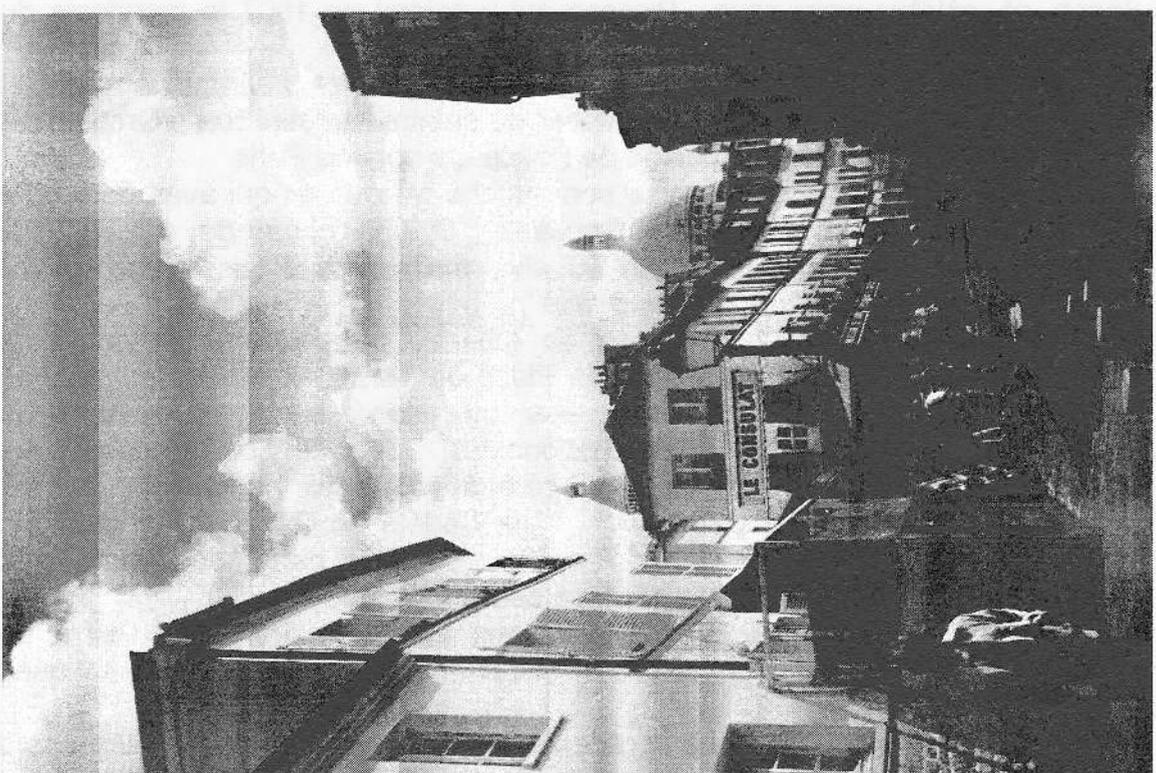
**Qui que tu sois, où que tu sois,
il y a toujours quelqu'un qui t'aime à Montmartre.**

Chantal Marchegay.

Excursion sur la butte Montmartre.



Le premier étage de la maison de la rue de la Chapelle est occupé par un atelier de peinture. Les artistes qui y travaillent ont été nombreux au début du siècle (à la fin du siècle) et au 20^e siècle (à la fin du siècle). La peinture de la rue de la Chapelle est très intéressante. Elle est très ancienne et elle est très belle. Elle est très intéressante et elle est très belle. Elle est très intéressante et elle est très belle.



Excursion sur la butte Montmartre, ou, comment jeter son bonnet par-dessus les moulins.

Nous avons pris rendez-vous place des Abbesses le jeudi ensoleillé du 6 mai 1999. Nous nous sommes retrouvés 24 amateurs d'histoires de vieilles pierres, et curieux d'anecdotes savoureuses sorties des pavés de la butte, lieu cité, quant à lui, comme un des plus célèbres du monde, mais qui reste parfaitement ignoré pour le commun des touristes qui ne voit en Montmartre que le côté réjouissances ou autres frivolités.

Ces lieux ne s'exhibent que sur la face Sud, sur les anciennes limites des Fermiers Généraux, Bd Rochechouart, d'où la profusion de cafés, marchands de vins, avant l'annexion de Montmartre à Paris en 1860, car le village de Montmartre, hors des octrois, ne payait pas d'impôts.

Nous étions sur la butte, bien loin des visiteurs en quête de sensations exaltantes.

Notre guide Dominique nous attendait devant *St Jean de Montmartre* dite "Notre-Dame-des-Briques", première église construite en 1905 en béton armé, recouverte de mosaïques, face à la curieuse bouche de métro, décorée par Hector Guimard, initiateur de "l'Art Nouveau" au début du siècle (si on aime), ou du "Style Nouille" (si on n'aime pas).

La promenade commença : il faut mériter Montmartre ! Nous allions attaquer l'ascension de ses pentes. Premier arrêt : la rustique place Emile Goudeau, chargée d'histoires avec son "Bateau Lavoir", et des noms légendaires revenaient à nos mémoires comme Modigliani, Van Dongen, Juan Gris, Max Jacob, et célèbre entre tous, Picasso qui y peignit en 1907 le manifeste du cubisme "*Les Demoiselles d'Avignon*".

A quelques pas, ma compatriote Montmartroise, (et néanmoins amie !) Martine Taillandier, nous fit visiter l'atelier du peintre Vellutini rue d'Orchampt, et nous continuâmes vers la maison de Dalida qui domine Paris.

Puis la rue Lepic, célèbre pour son marché typique, et qui avait pour nom "Chemin de l'Empereur" lorsque Gericault fit une chute de cheval qui occasionna sa mort. Il n'avait que 33 ans, mais il nous laissa une œuvre magistrale, dont le "*Radeau de la Méduse*".

L'ascension de la rue, jalonnée de galeries de peintures et de petits restaurants, continua en direction de la Place du Tertre, occupée de peintres paysagistes plus ou moins vrais, plus ou moins bons, et nombre de portraitistes au fusain, de toutes nationalités. Tout un folklore, avec ses célèbres terrasses de restaurants au côté à côté, aux noms évocateurs : entre autres, "La Mère Catherine", "Aux Cadets de Gascogne", "chez ma Cousine", "La Crémaillère", "Chez Patachou". Sans parler des nombreux bistros accolés dans les petites rues qui cement la place.

Puis un coup d'œil sur la plus ancienne église de Paris, St Pierre de Montmartre sans doute du V^e siècle et certainement sur l'un des plus antiques lieux de culte de Paris.

Notre guide Dominique nous fit redescendre vers les vignes. Ce surprenant cépage semble insolite en plein cœur de Montmartre.

En grande proportion cet « équipement » a pris la forme de vente de bandes enregistrées (comme pendant l'expérimentation, la SFIM étant rémunérée à l'heure de vol correctement enregistrée), le matériel restait propriété de la SFIM qui devait le maintenir aux spécifications du neuf.

- Dès le début de l'expérimentation, très rapidement, les Compagnies demandèrent, à leurs frais, des enregistrements ponctuels pour essais particuliers ou suivis d'organes de l'avion.
- Des enregistrements ont été également commandés pour des expérimentations au sol (par exemple : dénébulation à Orly, étude du vent en Espagne) par des Aéroports toujours sous forme de bande enregistrée.

Il est intéressant de noter que ce moyen n'est pas réservé uniquement à l'aviation et qu'il a été utilisé sur des véhicules (Formule 1, Poids lourds, Chemin de fer par exemple de Provence ou métropolitain).

- Le succès rencontré, par l'enregistrement photographique est largement justifié :
 - précision et spécificité des récepteurs
 - facilité d'implantation
 - fiabilité des équipements, tout le matériel étant issu de la Nomenclature du C.E.V.
 - prix de revient peu élevé de l'heure enregistrée (moins de 5 francs pendant l'expérimentation)
 - rapidité de mise à disposition des bandes
 - rapidité de l'examen visuel d'un paramètre (l'anomalie d'exploitation opérationnelle ou technique étant repérée aisément sur les bandes par un contrôleur exercé)

1974/75 Cette méthode d'enregistrement a été remplacée par l'enregistrement magnétique A 16 autorisant la mise en mémoire de 80 paramètres nécessaires au suivi des avions gros porteurs, tant sur le plan opérationnel que pour l'aide à la maintenance D.F.D.R. (digital flight data recorder).

- « La mise en service de ces enregistreurs magnétiques a entraîné la demande de la part de certaines compagnies d'un enregistreur HB A 261 pour relevé photographique et systématique de 10 paramètres principaux en vue d'une première analyse analogique traditionnelle »

J.DESOIZE

OPERATION 100 000 H

Les A.I.D.S. avant la lettre

*(D'après Mr Jean DESOIZE responsable services extérieurs
S.F.I.M. de 1953 à 1983)*

A la demande du S.G.A.C. et du C.E.V. des H.B. de type A 212 ont été montés à partir de Mai 1954, sur 10 avions :

| | |
|---|---------------------------------------|
| 4 | DC6 Wright CB 17 de TAI/UTA |
| 2 | VICKERS Viscount turboprop Air France |
| 2 | Constellation |
| 2 | Super Constellation |

- ✓ 5 paramètres enregistrés en continu : Z-VI-G-Cap+passages balises +horloge
- ✓ 2 paramètre en discontinu, par exemple : MINISTOP MESSIER sur Viscount
- Chaque enregistreur a une capacité de 75 h de vol. Il en va par conséquent 2 successivement par avion et par mois
- 1956 –montage de l'A 213 à 2 vitesses
 - expérimentation de l'A 261 anti-choc, pas anti-feu à chargeur
 - A 561 amovible blindé – 2 vitesses 2 mm/min. et 15 mm/min.
 - 10 paramètres + horloge en continu
 - 2 paramètres discontinus
- 1957 fin de l'expérimentation 100 000 heures
- 1958 étude de protection choc et feu A 20- A 26
- 1962 protection feu (1100°c – 5 min.) pour A 212-213 sur avions civils

« L'expérimentation SGAC-CEV, dont la SFIM a assuré la mise en œuvre et le suivi, était destinée à mettre en évidence le bien fondé d'une surveillance continue des paramètres de vol des avions de transport dans le but d'augmenter la sécurité des vols, d'aider à connaître la cause d'accidents, et de suivre et augmenter la fiabilité des chaînes d'enregistrement pour éviter le doublement de l'équipement sur avion ».

- Cette expérimentation a contribué à la rédaction en janvier 1959 de la Réglementation Relative aux Enregistrements obligatoires sur avions de transport pesant plus de 5 700 kg au décollage ARIN 575.

En conséquence, 400 équipements ont été fournis à des Compagnies françaises, étrangères, groupes de transport militaire.

FRANCOIS HUSSENOT

(SUITE)

Ces quelques souvenirs, rencontres, témoignages se voulaient en préface à l'article du n° 17 d'avril dernier : « historique des appareils de mesure »...
Rédaction débordée ? Vent d'autan ?...

Mais il n'est jamais trop tard... pour une introduction a posteriori en tout cas toujours d'actualité pour la deuxième partie que vous livre ce n°18.

« Stagiaire à la C.A.S.O. VILLAROCHE pendant l'été 1954, affecté au service « Mesures et Installations d'Essais, je participais à la mise en œuvre des H.B. sur Vautour et Trident.

J'ai voulu en savoir davantage et les gars de la piste m'ont conseillé : « monte voir Henri au bureau de calculs, il connaît et il est très sympa » Vox populi...

Henri, jeune ingénieur Essais en vol, en attente d'E.P.N.E.R. m'a donc aimablement initié à l'interprétation des « bandes », révélant, à titre d'exemple, quelques excursions supersoniques hors domaine du Vautour, par le duo Guignard-Rétif !

Au musée SNECMA manquait cet outil de prédilection de plusieurs générations « d'essayeurs » motoristes.

L'ami A. CORNUE, DASSAULT Istres, a déniché un rescapé sur ce terrain qui a vu défiler des kilomètres de bandes...

*Heureux propriétaire, j'ai voulu en savoir davantage et un familier de l'Académie de l'Air et de l'Espace m'a « branché » sur l'ingénieur général Jean FORESTIER.
A 45 ans d'intervalle, une autre bonne adresse !*

Tel MONTAIGNE dans sa « librairie » et méditant sur des « Essais » plus contemporains, Jean FORESTIER règne sur une documentation et une ... mémoire encyclopédiques !

Encourageant ma démarche, l'ingénieur général m'a très cordialement fourni l'essentiel de cette communication.

*Enfin, intrigué par les premières expériences des H.B. dans le Transport, j'ai pu recueillir le témoignage de M. Jean DESOIZE responsable S.F.I.M. auprès des Compagnies participant à l'opération 100 000 heures, évoquée par l'I.G. FORESTIER lors de son allocution à ISTRES (cf page 5 de l'article précédent).
Ce témoignage, très précieux lui aussi, fait l'objet de ce deuxième article consacré à l'une des premières applications spectaculaires de ces merveilleuses machines enregistreuses...*

Amis apcosiens qui souhaitez tout savoir sur Francois HUSSENOT, vous voilà toujours en bonne compagnie !

A.VERDIER

6 /-MANIFESTATIONS 1999/2000 :

- 07 SEPTEMBRE Réunion bureau CDG 10 H.
21 SEPTEMBRE Réunion bureau CDG 10 H.
28 SEPTEMBRE VISITE DE L'ACADEMIE 11 H, et déjeuner au PALAIS DE LA MUTUALITE.
05 OTOBRE Réunion bureau CDG 10 H . Rendez -vous avec responsable SNCF.
19 OCTOBRE CONSEIL ADMINISTRATION Aéro- Club de France 10H.
23 OCTOBRE REPAS ANNUEL à TOULOUSE.
02 NOVEMBRE Réunion bureau CDG 10 H.
16 NOVEMBRE Réunion bureau CDG 10 H.
03 /04 DECEMBRE « LES MARCHES DE NOEL »
07 DECEMBRE Réunion bureau CDG 10 H.
21 DECEMBRE CONSEIL D'ADMINISTRATION Aéro - Club de France 10H.
04 JANVIER Réunion bureau CDG 10 H.
18 JANVIER Réunion bureau CDG 10 H.
21 JANVIER L'A.P.CO.S fête ses 10 ans et le nouveau millénaire.
19 H 30 SUR LE BATEAU MOUCHE « ZOUAVE DU PONT DE L'ALMA »
01 FEVRIER Réunion bureau CDG 10 H.
15 FEVRIER CONSEIL ADMINISTRATION Aéro-Club de France 10H.
FIN FEVRIER Visite du SENAT(ou des catacombes suivant les disponibilités du moment)
07 MARS Réunion bureau CDG 10 H.
21 MARS Réunion bureau CDG 10 H.
04 AVRIL Réunion bureau CDG 10 H.
18 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE Aéro-Club de France 10 H.
FIN AVRIL VISITE D'AMSTERDAM.
02 MAI Réunion bureau CDG 10 H.
16 MAI Réunion bureau CDG 10 H.
06 JUIN Réunion bureau CDG 10 H.
20 JUIN CONSEIL ADMINISTRATION Aéro-Club de France 10H .
FIN JUIN SOTIE « DECUVERTE DE L'ESSONNE »

7 /-QUESTIONS DIVERSES :

Aucune question particulière n'étant posée , notre Président nous propose l'adhésion comme membre associé de Monsieur et Madame TOURON , qui ont fait le PUY DU FOU avec nous. La proposition est adoptée à l'unanimité .

Le Président remercie tous les membres présents et lève la séance à 12 h 15 après avoir envoyé la convocation pour la sortie de l'Académie.

LE PRESIDENT



Philippe GIRARD

LE SECRETAIRE/TRESORIER



Gilbert BARBAROUX

3 /-LES COMMISSIONS :

STATUTS :

Etant donné que personne ne s'est manifesté pour savoir s'il fallait les envoyer à chaque adhérent, nous n'en enverrons qu'à ceux qui nous le demanderons.

SORTIES :

Mademoiselle Madeleine FOURNIER et Monsieur André BARBAROUX se donnent beaucoup de mal pour essayer de nous faire découvrir des sites nouveaux et des endroits intéressants. Nous pensons que leurs efforts sont bien récompensés à en juger par l'enthousiasme général de PUY DU FOU.

TECHNIQUES :

Nous pensons que ce problème va être résolu avant peu, car les Apcosiens de l'encadrement CONCORDE en activité nous feront parvenir les comptes-rendus techniques, que nous nous empresserons de joindre à notre prochain bulletin.

INFORMATIQUES :

Ca y est ! nous sommes équipés d'un ordinateur et d'une imprimante, il ne nous reste plus qu'à nous armer de courage pour faire « cracher » à notre nouveau matériel tout ce que nous attendons de lui.

SOCIALES :

*Toujours de grosses difficultés pour être informé lors d'une maladie ou d'un décès. Nous demandons à chacun de faire un petit effort pour nous prévenir. Merci d'avance !
Nous vous rappelons que lors d'un décès d'un de nos adhérents son conjoint ou sa conjointe reste membre de l'A.P.CO.S. gratuitement, sauf avis contraire de l'intéressé.*

NOUS AVONS LA GRANDE TRISTESSE DE VOUS ANNONCER LE DECES DE DEUX AMIS TRES CHERS, COMMANDANTS CONCORDE ET APCOSIENS. Francis HERTERT et Raymond TERRY. Que leurs épouses trouvent le courage nécessaire pour surmonter un tel drame, et sachent que nous étions leurs Amis, qu'elles peuvent compter sur nous en cas de besoin.

4 /-LES COTISATIONS :

*Nous comptons toujours un certain nombre de retardataires, et nous regrettons d'être obligés de lancer des rappels qui restent trop souvent sans échos. Les cotisations doivent être réglées entre le **PREMIER JANVIER** et le **31 MARS** de chaque année. Nous sommes vraiment désolés de constater que tous les ans nous démissionnons plusieurs adhérents, qui ne se sont pas acquittés de leurs cotisations.*

*N'oubliez pas qu'il faut être à jour de ses cotisations pour pouvoir prendre part au vote lors de l'Assemblée Générale, qui aura lieu en **AVRIL 2000**.*

5 /- LES OBJETS PUBLICITAIRES :

Nous pouvons vous faire parvenir, nos insignes 20 F, auto-collants 10 F, cravates 100 F, casquettes 50 F, tee-shirts blancs à notre « logo » sur la poitrine 50 F, et notre très beau polo blanc 100 F.

N'oubliez pas notre ami et Président d'honneur Fernand ANDREANI et son livre qui relate une splendide carrière.

D'autre part nous tenons aussi à votre disposition « SA MAJESTE CONCORDE » une vidéo de 10 minutes très agréable pour 30 F.

A.P.C.O.S.

REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : Philippe GIRARD.

Secrétaire-Trésorier : Gilbert BARBAROUX.

Veillez trouver ci-joint le compte-rendu du conseil d'administration du 22 juin 1999 qui s'est tenue dans les salons de l'aéro-club de France.

Etaient présents :

Philippe GIRARD , Gabriel AUPETIT, Madeleine FOURNIER , Azad DONIGUIAN , et Gilbert BARBAROUX.

André BARBAROUX , auditeur libre chargé de mission « SORTIES ».

Etaient représentés :

Raymond MACHAVOINE , Henri PERRIER , Michel RETIF , René DUGUET , Bernard LAPIERRE , Pierre GRANGE , Fernand ANDREANI , Claude DURAND , Pierre - Louis BREIL , André CHAUMETON , Jacques SCHWARTZ , et Jean - Claude CAPLOT.

5 présents + 12 pouvoirs = 17 représentés. Le quorum étant atteint ,notre Président ouvre la séance à 10 h05 après avoir pris connaissance du courrier.

Il souhaite la bienvenue aux membres de l'association présents et les remercie avant de passer à l'ordre du jour.

ORDRE DU JOUR :

1 /-COMPTE-RENDU DE NOS DERNIERES ACTIVITES :

Seulement 22 personnes ont pu découvrir une partie mal connue de PARIS ,lors de la sortie au moulin de la galette le 6 MAI. Ce fut une sortie fort enrichissante où chacun a eu beaucoup de plaisir à se retrouver

Vous pourrez lire le dans notre bulletin d'OCTOBRE ,le parfait et très complet récit de Madame MARCHEGAY sur cette découverte .Merci beaucoup Chantal.

Du 11 au 14 JUIN,34 Apcosiens se sont retrouvés à NANTES, pour découvrir les splendeurs du PUY DU FOU, et la douceur de vivre de l'île de NOIRMOUTIER. Vous pourrez ,également lire le compte-rendu de cette sortie dans le bulletin numéro 18. Un grand merci à Geneviève.

2 /-BULLETIN NUMERO 18 :

Une fois de plus nous vous rappelons que chacun d'entre nous peut participer à la réalisation de notre bulletin, et c'est avec grand plaisir que nous ferons paraître vos documents , photos, histoires, souvenirs ,et tout ce qui peut nous intéresser, même si ce n'est pas relatif à CONCORDE.

Vos remarques, vos critiques, sont toujours les bienvenues, n'hésitez pas à nous en faire part ,car notre bulletin est et sera ce que nous le ferons.

Nous vous rappelons aussi qu'il faut nous faire parvenir tout cela avant le 15 MARS pour le bulletin d'AVRIL, et avant le 15 SEPTEMBRE pour le bulletin d'OCTOBRE.

Nous nous efforçons de faire paraître nos numéros à dates fixes, mais malheureusement nous ne sommes pas maître d'œuvre en la matière.

RESULTATS:

4

PRESENTS = 32
VOTANTS = 106
BULLETINS NULS = 0
COTISATIONS PAS A JOUR = 12
VOTES EXPRIMES = 94

Il est quand même regrettable de voir que sur un effectif de 210 personnes, seulement 106 aient voté et que 12 bulletins faisant partie des 43 pas à jour de cotisation, n'ont pas été pris en compte. Nous souhaitons très sincèrement et serions vraiment très heureux qu'un effort soit fait dans ce domaine. Merci d'avance.

8° QUESTIONS.

Monsieur Louis RAYNAL nous demande si Monsieur BITSEN fait partie de l'A.P.CO.S. Il lui est répondu que non.

Monsieur André VERDIER nous propose d'organiser une sortie dans l'AVEYRON, à étudier.

Monsieur Paul BRIGANT nous propose à son tour de nous organiser une sortie dans le BORDELAIS, à étudier aussi, nous prenons en compte.

L'ordre du jour étant épuisé et aucune autre question étant posé, Le Président remercie les membres de l'A.P.CO.S. et déclare la séance de l'Assemblée Générale close à 12 heures 10. Puis, il invite tout le monde à prendre le verre de l'amitié avant d'aller déjeuner.

le Président



Philippe GIRARD

Le secrétaire-trésorier



Gilbert BARBAROUX

6° PROGRAMME DES DIFFERENTES MANIFESTATIONS PREVUES EN 99.

- 04 MAI réunion bureau CDG 10 H.
 06 MAI visite MONTMARTRE et déjeuner MOULIN de la
 GALETTE.
 18 MAI réunion bureau CDG 10 H.
 01 JUIN réunion bureau CDG 10 H.
 11 au 14 JUIN visite LE PUY DU FOU.
 22 JUIN réunion CONSEIL D'ADMINISTRATION AERoclUB
 DE FRANCE 10 H.
 DEBUT SEPTEMBRE visite de l'ACADEMIE FRANCAISE et
 des BIBLIOTHEQUES.
 07 SEPTEMBRE réunion bureau CDG 10 H.
 31 SEPTEMBRE réunion bureau CDG 10 H.
 05 OCTOBRE réunion bureau CDG 10 H.
 23 OCTOBRE réunion REPAS ANNUEL TOULOUSE.
 19 OCTOBRE réunion CONSEIL D'ADMINISTRATION.
 02 NOVEMBRE réunion bureau CDG 10 H.
 16 NOVEMBRE réunion bureau CDG 10 H.
 03 et 04 DECEMBRE sortie LES MARCHES DU PERE NOEL.
 07 DECEMBRE réunion bureau CDG 10 H.
 21 DECEMBRE réunion CONSEIL D'ADMINISTRATION
 AERoclUB DE FRANCE 10 H.
 04 JANVIER réunion bureau CDG 10 H.
 21 JANVIER réunion bureau CDG 10 H.
 22 JANVIER L'A.P.CO.S. fête ses 10 ANS AUX
 CHANDELLES SUR LES BATEAUX MOUCHES.
 FIN FEVRIER sortie LE SENAT ou LES CATACOMBES.
 FIN AVRIL sortie LES TULIPES D'AMSTERDAM.
 MI JUIN sortie LA VERRERIE D'ART, déjeuner BARBIZON.
 DEBUT SEPTEMBRE sortie LACS ITALIENS ou CAMARGUES.
 18 ou 25 OCTOBRE REPAS ANNUEL TOULOUSE.
 DEBUT DECEMBRE SENAT ou CATACOMBES.

Nous espérons vous voir très nombreux au cours de ces différentes rencontres où l'ambiance est toujours amicale et Concordienne.

Toutes nos réunions commencent à 10 heures avec possibilité de déjeuner, soit à l'AERoclUB DE FRANCE ou au restaurant du personnel à ME.QN, selon la réunion, et se termine toujours avant 16 heures. Tous les adhérents peuvent y participer et sont les bienvenus.

7° RENOUELEMENT DU TIERS SORTANT du CONSEIL D'ADMINISTRATION

Conformément à l'article 5 des statuts les membres sortants du conseil d'administration étaient Messieurs:

Michel RETIF, Claude DURAND, Gabriel AUPETIT, Philippe GIRARD, Gilbert BARBAROUX, pierrette CATHALA, René DUGUET, Léon FAVIEZ, et Nicole MENEVEUX.

Tous les candidats se sont représentés et ont été réélus. Félicitations à tous. Le vote s'est déroulé sous le contrôle de Messieurs;

Henri RANTY, André BARBAROUX, et Claude POULAIN.

10 heures dans les salons de l'aéroclub de FRANCE, où nous déjeunons avant de nous séparer.

2

C/ LES COTISATIONS:

Encore trop d'adhérents ont oublié de régler leurs cotisations. Nous pensions que la cotisation à 150 FRANCS aurait amélioré les choses, mais il n'en est rien. Nous envisageons donc de vous demander de bien vouloir faire le nécessaire pour un prélèvement automatique auprès de votre banque.

Nous vous rappelons qu'après 3 ANNEES NON REGLEES, les adhérents sont considérés comme démissionnaires. Cela nous coûte cher (150 F X 43 = 6450 Francs) Pour savoir si vous êtes à jour, il suffit de vérifier votre carte d'adhérent, elle doit porter le timbre de l'année en cours. Si vous l'avez égarée ou abimée, faites le nous savoir nous vous en ferons une autre.

Notons que depuis notre création nous avons démissionné un grand nombre d'amis, et soyez assurés que c'est pour nous une grande tristesse.

D/ OBJETS PUBLICITAIRES:

Vous pouvez commander auprès de notre Ami Léon FAVIEZ nos insignes, cravattes, casquettes, tee-shirts, polos et auto-collants à notre logo, vous ferez des envieux et une bonne action.

N'hésitez pas à nous contacter si vous avez des idées que vous aimeriez voir se réaliser. Merci à tous.

3° RAPPORT FINANCIER:

Vous pourrez retrouver tous les détails du compte-rendu financier 98 dans le bulletin N°17. Malgré les quelques retardataires irréductibles, nos finances se portent bien, grâce à nos généreux bénévoles. Tous les détails du compte-rendu financier ont été commentés en séance.

Comme souligné plus haut nous allons vous faire parvenir une demande de prélèvement automatique, qui nous l'espérons trouvera auprès de vous un accueil favorable, et nous simplifiera le travail.

4° COMPTE-RENDU TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION ACTUELLE DE CONCORDE AIR-FRANCE:

Ce compte-rendu ne nous est pas parvenu à temps, nous vous l'enverrons dès que possible.

5° BULLETIN N°18:

N'hésitez pas à nous envoyer vos articles. Tout nous intéresse; histoires, contes, poèmes, dessins, peintures, souvenirs vécus, photos, légendes, recettes, astuces etc... Nous vous rappelons que vous devez nous faire parvenir vos articles avant le 15 septembre pour le bulletin d'OCTOBRE et avant le 15 MARS pour la parution d'AVRIL.

notre bulletin est ce que nous le faisons et sera ce que nous le ferons. Merci à tous de bien vouloir nous aider.

Paris le 10 MAI 1999

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE

DU 27 AVRIL 1999

Le Président Philippe GIRARD souhaite la bienvenue aux 32 membres de l'A.P.CO.S. présents, puis il les remercie, et remercie tout particulièrement les membres du bureau. Il déclare la séance ouverte à 10h30 et souligne que ce retard est dû au dépouillement des bulletins de vote.

1° LE MOT DU PRESIDENT.

le Président est heureux de constater que notre association continue de grandir, mais il s'inquiète de sa pérennité. Il nous rappelle l'importance de nos réunions à PARIS en janvier, et à TOULOUSE en octobre; IL souhaite que nous y participions de plus en plus nombreux. Il aimerait que du sang nouveau vienne seconder "les vieux BARBICHOUX" du bureau dans leurs différentes tâches, et il en profite pour faire appel une nouvelle fois aux bonnes volontés.

Puis, il donne la parole au secrétaire-trésorier pour la suite de l'ordre du jour.

2° RAPPORT MORAL.

Notre association se porte "impeccablement" bien . Nous comptons à ce jour 210 adhérents et sommes très heureux de constater que l'ambiance est toujours chaleureuse au cours de nos différentes réunions.

C'est avec beaucoup de tristesse et de regrets que chaque année nous sommes obligés de considérer comme démissionnaires encore un nombre trop important d'adhérents qui ne se sont pas acquittés de leurs cotisations.

A/ COMPTE RENDU DE NOS ACTIVITES:

Vous avez pu lire dans notre dernier bulletin les détails de nos sorties 98/99. Tout d'abord notre visite au MUSEE DU VIN en septembre, le déjeuner toulousain en octobre, la superbe sortie à la cité des sciences en novembre et notre DINER AUX CHANDELLES en janvier. Ce furent de bons moments de très grande amitié où comme toujours l'on peut sentir cette complicité professionnelle, que notre BEL OISEAU BLANC a su faire naître chez chacun de nous. Merci à toutes et à tous, vous êtes formidables.

B/ LES COMMISSIONS:

Il nous est toujours très difficile d'avoir des contacts avec nos adhérents en activité et pour essayer d'améliorer la situation, nous rappelons aux responsables des RELATIONS SOCIALES qu'ils sont cordialement invités à toutes les réunions du conseil d'administration. Elles ont toujours lieu à

SOMMAIRE

- * EDITORIAL DU PRESIDENT.
- * PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 27 AVRIL 99.
- * COMPTE-RENDU du CONSEIL d'ADMINISTRATION du 22 JUIN 99.
- * FRANCOIS HUSSENOT (SUITE). André VERDIER .
- * EXCURSION SUR LA BUTTE MOTMARTRE . Chantal MARCHEGAY.
- * LE PUY DU FOU ET LE PAYS NANTAIS. Geneviève BARBAROUX.
- * LES ANCIENS DU PROGRAMME CONCORDE (Retrouvailles).
- * KEEL BEAM, UN CHANTIER D'EXCEPTION.
- * PONT AVEN (POUR LES AMOUREUX DE LA BRETAGNE).
- * LU POUR VOUS DANS AIR-FRANCE ACTUALITE.
- * POINT SUR L'ACTIVITE PNC CONCORDE.
- * VOLS SPECIAUX CONCORDE.
- * DEMANDE D'ADHESION.

EDITORIAL DU PRESIDENT

Septembre 1999

Il n'est pas rare de trouver autour de nous des personnes qui ne connaissent pas "CONCORDE", ou qui sont surprises d'apprendre que notre avion vole toujours !

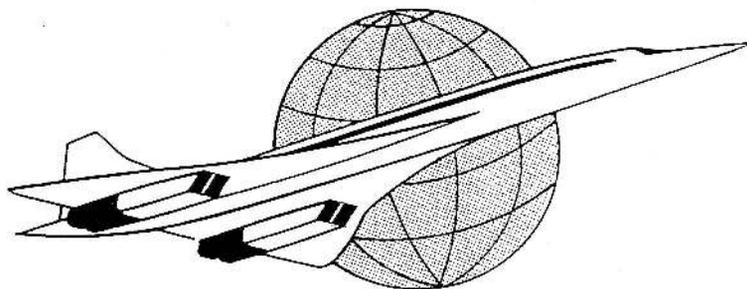
Pourtant cette année 1999 permet à notre avion de faire parler de lui. D'abord le trentième anniversaire de son premier vol; puis sa " mise en lumière", si j'ose dire avec l'éclipse puisque trois avions ont permis à quelques passagers d'observer plus longtemps que les " terriens" la disparition du soleil; enfin des vols spéciaux donneront en fin d'année le privilège de franchir le nouveau millénaire à bord de l'avion le plus prestigieux, à une centaine d'élus.

Cette année 2000 sera celle des dix ans de notre association.

Nous pensons fêter cet anniversaire sur un bateau mouche. Nous les voyions passer lorsque nous étions au restaurant Le TOUPARY. Nous serons sur l'un d'eux pour nos dix ans.

Il nous reste quelques mois pour préparer cette fête et nous retourner.

Philippe GIRARD



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

CONSEIL d'ADMINISTRATION

Pour les essais :

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

Pour le personnel au sol :

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

Pour la ligne :

Ph.Girard
G.Barbaroux
G.Caillat
P.Cathala
R.Cathodeau
R.Duguet
L.Faviez
M.Fournier
P.Grange
J.P Lemoel
R.Machavoine
N.Meneveux
C.Poulain
H.Ranty
J.Schwartz

LISTE des COMMISSIONS

Commission des statuts

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

Commission des activités culturelles

R.Duguet - G.Aupetit
M.Fournier - M.Rétif

Commission technique

R.Machavoine - H.Ranty

Commission sociale

A.Moyal - V.Richard
N.Meneveux - C.Taranoff
M.Fournier

Commission informatique

J.P Le Moel - L.Faviez
G.Barbaroux - C.Poulain

COMPOSITION DU BUREAU

Président : Philippe 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

CHARGES DE MISSION

Suivi technique de CONCORDE

B.Combelles

Suivi opérationnel de CONCORDE

H.Ranty

L'avenir du supersonique

R.Machavoine

Histoire de CONCORDE

J.P Lemoel

Objets publicitaires

P.L Breil

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

➤ **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 PERSONNELE :

TELEPHONE :

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

TELEPHONE:

DATE D'ENTREE : à AIR-FRANCE:.....
 à L'AEROSPATIALE:.....
 au C.E.V.:.....
 à LA SNECMA:.....
 dans une INDUSTRIE AERONAUTIQUE:.....

DATE D'AFFECTION : sur CONCORDE:.....
 sur SUPERSONIQUE:.....

FONCTION:.....

DATE DE FIN D'AFFECTION:.....

DATE DE LA RETRAITE:.....

DERNIERE FONCTION:.....

→ Je déclare adhérer à 1^{er} A.P.CO.S.
ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

Date et signature

Je joins à mon adhésion :

- ① Le montant de la cotisation 150 F (chèque bancaire ou postal) à l'ordre de l'A.P.CO.S. et à l'adresse de : Mr Gilbert BARBAROUX
25/27 Bd ARAGO
75013 PARIS
☎ 01 45 35 55 47
- ② Deux photos d'identité