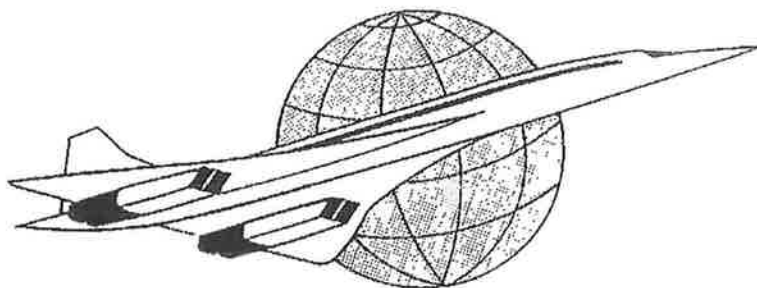


N°22 OCTOBRE 2001

mach 2.02

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE





ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

FONDEE LE 26 JAN 1990

A.P.CO.S. Gilbert BARBAROUX
25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS
apcos.gb@wanadoo.fr

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
C. HERPIN
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

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

LISTE DES COMMISSIONS

COMMISSION DES STATUTS

P.L BREIL-H.RANTY-L.FAVIEZ

COMMISSION DES ACTIVITES CULTURELLES

R. DUGUET-G. AUPETIT
M. FOURNIER-M. RETIF-A. BARBAROUX

COMMISSION TECHNIQUE

R. MACHAVOINE-H. PROTIN

COMMISSION DES COMMUNICATIONS ET DES RELATIONS EXTERIEURES

A. MOYAL-M. TAILLANDIER
N. MENEVEUX-M. FOURNIER

COMMISSION INFORMATIQUE

J.P. LE MOEL- L.FAVIEZ
C. POULAIN - G. BARBAROUX

CHARGE DE MISSION

Suivi technique CONCORDE

H. PROTIN

Suivi opérationnelle CONCORDE

R. BERAL

L'avenir du supersonique

R. MACHAVOINE - H. PERRIER

L'histoire de CONCORDE

J.P LE MOEL

Objets publicitaires

R. DUGUET & G. BARBAROUX

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

sommaire

- 1 / - EDITORIAL DU PRESIDENT.
- 2 / - PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE du 24 Avril 2001.
- 3 / - CONCORDE : Retour IMINENT.
Lu pour vous dans AIR & COSMOS N°1807 – 31 Aout 2001.
- 4 / - LA VIE DU SECTEUR DE VOL CONCORDE : Hubert MICHAUT
- 5 / - VISITE CONFERENCE de la Basilique Saint-DENIS. Geneviève BARBAROUX
- 6 / - LETTRE D'André TURCAT à l' A.P.CO.S.
- 7 / - CONNAISSEZ VOUS L' AIACC . Jean-Luc BARTOS
- 8 / - VOYAGE de PRINTEMPS du 28 au 30 MAI.
- 9 / - Notre AMI « ZAZA » nous a quittés.
- 10 / - DEMANDE D' ADHESION.
- 11 / - DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT.
- 12 / - CHANGEMENTS IMPORTANTS à NOTER.

EDITORIAL

Il y a un an , nous étions frappés de stupeur , avec l'accident de notre avion.

Les mois ont passé . Jamais nous n'oublierons ce drame , ni la disparition de nos camarades.

L'espoir de voir de nouveau Concorde en vol se concrétise et devient réalité puisque le premier avion d'Air-France vient de retrouver son certificat de navigabilité.

Les modifications demandées par les autorités ont été effectuées. Les vols d'entraînement ont repris .Toute la logistique entourant Concorde s'est remise en route , et les vols commerciaux doivent reprendre début novembre.

Cette remise en ligne est l'aboutissement des efforts de tous ceux impliqués directement.

Je veux particulièrement remercier , en notre nom à tous , notre ami Henri Perrier qui depuis cette catastrophe a œuvré d'une façon remarquable et incessante pour la remise en vol de Concorde

Les qualités de pilote d'essai de Pierre Grange ont contribué également à la réussite des tests demandés.

Nous sommes fiers de les compter parmi les membres de l'A.P.CO.S. Encore un grand merci à eux deux.

Philippe GIRARD

Paris le 10 MAI 2001

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE

DU 24 AVRIL 2001

Le Président Philippe GIRARD souhaite la bienvenue aux 35 membres de l'A.P.CO.S. présents, il leur demande une minute de silence en souvenir de nos amis disparus dans notre épouvantable accident, 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,(comme d'habitude).

1° LE MOT DU PRESIDENT.

Le Président est heureux de nous annoncer que tous les espoirs nous sont permis en ce qui concerne l'avenir de CONCORDE. Il remercie Henri PERRIER, fer de lance de l'équipe qui se donne un mal fou pour faire revoler notre BEL OISEAU. Il nous fait ensuite la lecture du fax de Monsieur PERRIER, où sont énumérés les différents travaux et essais en cours. De nombreuses questions sont posées et de nombreux commentaires sont développés.

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 est heureux de voir un peu de sang nouveau venir seconder "les vieux BARBICHOUX" du bureau dans leurs différentes tâches, et il en profite pour faire appel une nouvelle fois aux bonnes volontés actives.

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

2° RAPPORT MORAL.

Notre association se porte toujours "Apcosement " très bien.

Nous comptons à ce jour 241, adhérents, soit 12 de plus que l'année dernière et sommes très heureux de constater que l'ambiance est toujours chaleureuse, et concordienne au cours de nos différentes réunions.

Malheureusement c'est avec beaucoup de TRISTESSE et de REGRETS que chaque année nous sommes obligés de nous séparer de quelques adhérents qui ne se sont pas acquittés de leurs cotisations. Nous leurs conservons notre amitié et seront les biens revenus lorsqu'ils désireront à nouveau nous rejoindre.

A/ COMPTE-RENDU DE NOS ACTIVITES:

Vous avez pu lire dans notre dernier bulletin les détails de nos sorties 2000 / 2001. Tout d'abord notre voyage aux portes de la Camargue, les 26, 27 et 28 septembre nos réunions qui figurent dans la rubrique N°6 MANIFESTATIONS 2000/2001. Puis, notre repas à Toulouse le 21 octobre 2000,

La visite de l'hôtel de ville suivi d'un déjeuner au « Lutèce » restaurant pour les invités de marque de cette grande maison le 7 novembre 2000. Le dîner aux chandelles pour notre onzième anniversaire le 20 janvier 2001. Ce furent de bons moments de très grande amitié comme toujours où chacun est heureux de sentir cette complicité professionnelle, que notre BEL OISEAU BLANC a fait naître chez chacun de nous. Merci à toutes et à tous, vous êtes de plus en plus formidables.

Nous vous rappelons que vous pouvez assister à toutes nos réunions et que vos familles ou amis sont les bienvenus lors de nos sorties.

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 aux 2 réunions du conseil d'administration, qui ont lieu dans les salons du « LUTECE » en février et octobre,

ou à nos réunions de bureau à ME.QN dans le hangar Concorde à ROISSY, le premier mardi de chaque mois (ou le jour qui suit , si cela tombe dans une période de fêtes avec ponts ,et si possible le troisième mardi dans la salle de conférence AIR-BUS A320 à Orly centre PNT (voir N° 7 MANIFESTATIONS 2001)

C/ LES COTISATIONS:

Encore trop d'adhérents ont oublié de régler leurs cotisations. Nous demandons aux retardataires de bien vouloir faire un effort et nous remercions tous ceux qui ont fait celui de s'inscrire pour un prélèvement automatique. Nous savons que certaines banques n'ont pas accepté de vous rendre ce service gratuitement et nous en sommes désolés.

Nous vous rappelons qu'après 3 ANNEES NON REGLEES, les adhérents sont considérés comme démissionnaires .A ce jour 84 personnes n'ont pas encore réglé leur cotisation 2001.Cela nous coûte cher ,(150F X 84 = 12600 F).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 abîmée, faites le nous savoir nous vous en ferons une autre. Quelque soit votre problème n'hésitez pas à m'appeler ou à appeler un des membres du bureau , nous nous ferons un plaisir de vous aider

3° OBJETS PUBLICITAIRES :

Vous pouvez commander auprès de notre Ami Léon FAVIEZ nos insignes, cravates, casquettes, tee-shirts, polos , auto - collants et parapluie « tome-pouce » 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.

4° RAPPORT FINANCIER:

Vous pourrez retrouver tous les détails du compte-rendu financier 2000 dans le bulletin N°21.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 ne pouvons pas dire que le prélèvement automatique ait été suivi par la majorité ,mais c'est un début et nous pensons que nos adhérents aurons à cœur d'améliorer la situation et de nous simplifier le travail. J'insiste ; 84 adhérents n'ont pas encore réglé leur cotisation 2001.

Nous vous signalons que la cotisation 2002 sera de **25 EUROS** , exigible à partir du **PREMIER JANVIER 2002** .

5° INFOS GENERALES SUR L'AVENIR DE CONCORDE:

Nous regrettons de n'avoir encore rien reçu à ce sujet, mais nous sommes plein d'espoir car de bonnes volontés se mettent en place et nous espérons pouvoir vous informer avant le tirage de ce bulletin.

6° BULLETIN N° 22 :

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 , et surtout Merci à ceux qui nous aident déjà.

7° PROGRAMME DES DIFFERENTES MANIFESTATIONS PREVUES EN 2001.

02 MAI REUNION BUREAU IO H ROISSY
 16 MAI REUNION BUREAU IO H ROISSY
 28 au 30 MAI **SORTIE LOIRE ARLANTIQUE ET BRETAGNE SUD**
 06 JUIN REUNION BUREAU IO H ROISSY

14 JUI **VISITE DE MONTMARTRE** 10 H 30 ABBESSES
 19 JUI REUNION BUREAU 10 H ME.QN ROISSY
 04 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 18 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY ou **ORLY**
 27 au 29 SEPTEMBRE voyage « **MILAN et LES LACS ITALIENS** »
 02 OCTOBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 16 OCTOBRE **CONSEIL ADMINISTRATION** 10 H au LUTECE (salon HOTEL DE VILLE)
 20 OCTOBRE **REPAS TOULOUSE**
 06 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 08 NOVEMBRE SORTIE « **RUNGIS** »
 20 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY ou **ORLY**
 04 DECEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 DECEMBRE VENTE DE CHARITE **DES AILES BRISEES**
 18 DECEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY ou **ORLY**
 03 JANVIER REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 15 JANVIER REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 26 JANVIER **DEJEUNER AUX CHANDELLES 12 ième ANNIVERSAIRE de l'A.P.CO.S à MIDI** au « **CHALET DES ILES** » à Vincennes.
 05 FEVRIER REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 19 FEVRIER **CONSEIL D'ADMINISTRATION** 10 H « LUTECE (salon HOTEL DE VILLE)
 05 MARS REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 19 MARS REUNION BUREAU 10 H ROISSY ou **ORLY**
 23 MARS **MUSEE GUMET déjeuner au SEBILLON 66 r. Pierre CHARON**
 03 AVRIL REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 16 AVRIL REUNION BUREAU 10 H ROISSY ou **ORLY**
 23 AVRIL **ASSEMBLEE GENERALE** 10 H AERoclUB DE France. (Déjeuner au SEBILLON)
 07 MAI REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 21 MAI REUNION BUREAU 10 H ROISSY ou **ORLY**
 28.29.30.31. MAI **SORTIE « FLORENCE , PISE , PADOU , VERONE , »**
 04 JUI REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 06 JUI **SORTIE « AMIENS »**
 19 JUI REUNION BUREAU 10 H ROISSY ou **ORLY**
 03 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY.
 17 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY ou **ORLY**
 01 OCTOBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 15 OCTOBRE **CONSEIL D'ADMINISTRATION** 10 H « LUTECE (salon de l'HOTEL DE VILLE)
 17 , 18 , et 19 OCTOBRE **SORTIE « TOULOUSE avec DEJEUNER A.P.CO.S le 19 »**
 05 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY
 19 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10 H ROISSY ou **ORLY**

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

Toutes nos réunions commencent à 10 heures avec possibilité de déjeuner, soit au restaurant du personnel à ME.QN ,selon la réunion ou à ORLY, et se termine toujours vers 16 heures suivant nos activités. Tous les adhérents peuvent y participer et sont les bienvenus.

8° RENOUELEMENT DU TIERS SORTANT du CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

PERRIER Henri , HERPIN Claude ,(co-opté par le bureau en remplacement de notre ami DONIGUIAN Azad décédé).

BREIL Pierre-Louis ,COMBELLES Bernard .

CATHODEAU Roger , GRANGE Pierre , LE MOEL Jen-Paul , MACHA VOINE Raymond , RANTY Henri .

Monsieur Claude HERPIN a été élu.

Tous les candidats se sont représentés et ont été réélus.

Félicitations à tous. Le vote s'est déroulé sous le contrôle de Mademoiselle et Messieurs ;

Martine CAMUZEUX , André BARBAROUX, et Claude POULAIN.

RESULTATS:

PRESENTS = 35

VOTANTS = 130

BULLETINS NULS = 5

COTISATIONS PAS A JOUR = 84 (0 parmi les votants)

VOTES EXPRIMES = 125

Il est quand même regrettable de voir que sur un effectif de 241 personnes, seulement 130 aient voté. Nous souhaitons très sincèrement et serions vraiment très heureux qu'un effort plus important soit fait dans ce domaine car nous constatons une légère amélioration , mais encore insuffisante , alors qu'après les demandes de prélèvements automatiques nous pensons que cela s'améliorerait sérieusement. Merci d'avance.(150 F x 84 =12600 francs)

9° QUESTIONS DIVERS

Monsieur Claude POULAIN nous fait part des résultats du vote concernant l'heure de notre repas anniversaire en janvier :

à MIDI = 53

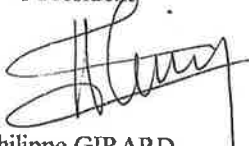
le SOIR = 39

BLANCS = 5

TOTAL = 97 sur 241 adhérents , résultat décevant et pas représentatif.

L'ordre du jour étant épuisé et aucune question n'étant posée, Le Président remercie les membres de l'A.P.CO.S. et déclare la séance de l'Assemblée Générale close à 12 heures 30, Puis, il invite tout le monde à prendre le verre de l'amitié avant d'aller déjeuner , dans un petit restaurant du coin , bien sympathique, qui a pu loger tout le monde et que les 27 adhérents présents ont pu apprécier. Nous y retournerons certainement l'année prochaine . Merci à tous .

le Président


Philippe GIRARD

Le secrétaire - trésorier


Gilbert BARBAROUX



Concorde se prépare à reprendre du service

En attendant la restitution du certificat de navigabilité (CDN) délivré par les autorités de l'aviation civile françaises et britanniques qui devrait intervenir dans les prochains jours, les différents services de la Compagnie, impliqués dans la reprise de l'exploitation commerciale du supersonique, se mobilisent. Sont directement concernés, les Opérations aériennes, la Maintenance, l'Exploitation sol, le CDL Amériques...

Depuis le 24 août dernier, différents vols de contrôle ou d'entraînement se sont déroulés. D'autres sont programmés dans les jours à venir. Les vols de contrôle sont destinés à vérifier le bon comportement de l'ensemble des systèmes avions en régime sub-

sonique d'abord et supersonique ensuite. Les vols d'entraînement sont eux entièrement voués à la formation des personnels navigants techniques.

Le journal Concorde vous propose de suivre dans chacune de ses prochaines parutions comment les différentes entités concernées de la Compagnie se préparent pour assurer dans les meilleures conditions de sécurité la reprise commerciale des vols Concorde sur New York. Dans ce numéro, vous pouvez suivre la préparation des équipages PNT et PNC (lire page 3). Dans le prochain, les différentes interventions de la maintenance sur le supersonique. •

COMMERCIAL

Dans la perspective de la reprise des vols Concorde, la préparation des navigants va s'intensifier.

Stages sécurité et commercial au programme des PNC Concorde

En attendant que les autorités françaises et britanniques se prononcent favorablement sur la restitution du certificat de navigabilité du supersonique, PNT et PNC se préparent activement à la reprise des vols.

Dici à la reprise des vols Concorde, les 70 PNC et les 7 cadres concernés vont participer à deux séries de stages, gérés par Serge Massot, chef de la division Amériques 1, et Joëlle Cornec-Templet, chef du secteur A :

- Un stage sécurité d'une journée, qui a pour but, pour les nouveaux PNC Concorde, d'obtenir la qualification avion, et la requalification, pour les anciens. Il comporte une partie théorique (armement de sécurité, consignes de secours, spécificités Concorde) et une partie pratique (exercices d'évacuation, essais de matériels comme les extincteurs ou les équipements d'oxygène, visualisation de l'avion et manipulations à bord). « Ce stage, qui est encadré par des formateurs sécurité/sauvetage du BEPN, existait déjà préalablement à la suspension des vols, mais il a été réaménagé », précise Jean-Daniel Allouch, responsable du service en vol au CDL Amériques.

- Un stage commercial de 3 jours, qui se déroule à l'école du service en vol (DF.OD), co-animé par les instructeurs du secteur



Élément nouveau : la mise en situation en simulateur.

Concorde. Ce programme a été recréé de toutes pièces et comporte un élément totalement nouveau : une mise en situation des PNC en simulateur où, sous la conduite du chef pilote, Edgard Chillaud,

sont reconstitués divers types de situations de vols.

Parmi les autres temps forts du stage, on note la description des spécificités Concorde (clients, équipages, personnel au sol), la

présentation du Salon de CDG, la préparation au briefing, la mise en valeur des produits, le management (pour les chefs de cabine), le produit vol/commissariat (par Corinne Merle, responsable produit vol, et Patrick Jarrot, expert PNC), et une intervention sur les facteurs humains.

Une « journée de cohérence » PNC/PNT est par ailleurs prévue avant la reprise des vols, ainsi qu'une journée de regroupement PNC, afin de retrouver l'osmose entre les personnels. En attendant la restitution du certificat de navigabilité (CDN), les PNC se préparent désormais à participer aux vols prévus avant la reprise commerciale. •

PNT : instruction et vols techniques

« **P**our l'instruction, l'effectif PNT est divisé en trois groupes : cadres et instructeurs, pilotes et mécaniciens qualifiés (ou « 100 % »), pilotes et mécaniciens en cours de qualification. Les premiers procéderont à un vol hors ligne à partir du 30 août, et certains seront contrôlés par l'OCV (organisme de contrôle en



vol). Les « 100 % » suivront deux jours de cours au sol, deux séances d'entraînement et une séance de contrôle au simulateur et réaliseront trois mouvements hors ligne (décollage/atterrissage). Quant aux PNT qui étaient en cours de qualification lors de l'arrêt des vols, ou qui ont, depuis, com-

mencé une qualification, ils continueront le processus en simulateur et réaliseront en plus 20 mouvements et 3 h 45 de vol hors ligne (l'équivalent d'un Paris-New York) en cinq jours.

Une réunion de division élargie est prévue après le retour du certificat de navigabilité (CDN) pour une synthèse du travail accompli.

Des vols techniques, consécutifs aux modifications subies par l'avion, sont aussi prévus dès la fin août, ainsi que des vols d'évaluation opérationnelle après restitution du CDN : 2 boucles de 3 h 45 sur l'Atlantique et un aller-retour Paris-New York. Enfin, un vol inaugural précédera la reprise du service. •

Concorde : le CDN revalidé

C'est le 5 septembre que les autorités de tutelle de l'aviation civile françaises et britanniques ont donné leur accord à la revalidation du certificat de navigabilité de Concorde (CDN). La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et la Civil Aviation Authority (CAA) ont approuvé ce jour les modifications proposées par les constructeurs de l'avion commercial supersonique et ont



émis les consignes de navigabilité afférentes. Chez Air France, le Fox Bravo sera le premier Concorde à retrouver son certificat de navigabilité. Par la suite, les modifications préconisées seront appliquées à chacun des quatre autres supersoniques de la flotte, qui pourront ainsi retrouver leur certificat de navigabilité individuel. Dans le même temps, la Compagnie va poursuivre l'entraînement de ses

personnels afin de reprendre son exploitation commerciale entre Paris et New York dès le mois de novembre.

Concorde a déjà rendu compte des programmes de préparation des personnels navigants. Dans ce numéro, il traite du travail effectué par la direction de la Maintenance pour entretenir l'appareil et réaliser les modifications nécessaires à la reprise des vols. • **Lire page 3**

TECHNIQUE

Stockage des appareils, réalisation des chantiers : une mobilisation sans précédent des mécaniciens.

Comment la maintenance a su redonner des ailes à Concorde

Des chantiers conduits à un rythme soutenu pour livrer dans les meilleurs délais les appareils nécessaires à la reprise de l'exploitation.

À l' lendemain de la suspension des vols Concorde, pour le département en charge de l'avion à la direction de la Maintenance, l'entretien en ligne laisse place à d'autres tâches nécessaires à la conservation des quatre appareils. « Lorsqu'un avion est immobilisé au sol pour un temps indéterminé, il est impératif de mettre immédiatement en place des procédures réglementaires dites de stockage », explique Hervé Page, responsable du département. Deux grandes étapes : la mise en configuration des avions, puis l'application de procédures de surveillance qui consistent à faire tourner les moteurs, à manipuler les commandes de vol, à mettre en pression les systèmes hydrauliques, les circuits pneumatiques... « Ils s'agit en quelque sorte de faire voler l'avion mais... au sol ! » souligne Hervé Page.

Dans le même temps, une coopération entre les constructeurs EADS et Airbus UK et les compagnies aé-



Installation des panneaux de Kevlar sur les fonds de réservoir.

riennes Air France et British Airways se met en place pour assurer le suivi du développement, de la définition et de la mise au point de l'ensemble des modifications nécessaires

à la reprise des vols. Une mobilisation sans précédent. Une collaboration exemplaire entre les partenaires.

Début janvier, alors que la direction générale d'Air

France crée la mission de remise en ligne de Concorde, le département Concorde de la Maintenance se met en position de déstocker une première machine en janvier 2001, puis une deuxième en avril 2001, pour les mettre à la disposition d'EADS afin de procéder à différents essais. Ces derniers étant concluants, il s'agit alors de modifier la flotte Concorde.

Des chantiers très spécifiques sont définis pour la réalisation de quatre modifications principales : installation de panneaux de Kevlar sur les fonds de réservoir, montage de pneumatiques Michelin de nouvelle génération, renforcement du blindage des câblages électriques dans les caissons de train, modification des déflecteurs d'eau situés à l'avant des roues des trains principaux. « Des chantiers conduits à un rythme soutenu grâce à la forte motivation des équipes, précise Hervé Page, pour livrer dans les meilleurs délais le Fox Bravo, qui a permis de lancer fin août la série des vols de contrôle et des vols d'entraînement. » Avant de livrer le Fox Charlie, le Sierra Delta et le Fox... •

OBJECTIF MOTIVANT, PLANNING SERRÉ

Compétence, motivation, disponibilité, enthousiasme... tels sont les mots utilisés par Hervé Page pour qualifier les forces qui animent ses équipes en vue de produire le volume et la qualité de travail nécessaires à la reprise des vols Concorde. Un objectif très motivant, mais avec un planning serré. Réduit jusqu'à 25 personnes durant la période de stockage, le département Concorde de la direction de la Maintenance a retrouvé de février 2001 à juin 2001 un effectif de 113 salariés. Une équipe plutôt jeune, qui n'a eu aucune difficulté à se reconstituer sur la base du volontariat, immédiatement opérationnelle compte tenu de son haut niveau de qualification. •

Concorde : le calendrier de remise en ligne se précise



NEWCAST

Le Concorde G-BOAF décolle pour un vol d'essai.

British Airways devrait reprendre un service régulier sur New York d'ici à un mois.

“On sait maintenant exactement où on va et on y va.” Ainsi fut commentée par un de ses participants la réunion franco-britannique du 20 août sur la remise en service de Concorde. Cette neuvième réunion intervenait après que British Airways eut effectué plusieurs vols d'essai depuis le 17 juillet (cf. A&C n° 1805 p. 16). Des vols visant à vérifier que les modifications apportées aux réservoirs ne compromettaient pas l'autonomie de l'appareil.

Les aviations civiles des deux pays (DGAC et CAA) ont donc fait savoir qu'elles jugeaient à présent suffisantes les différentes mesures proposées par les constructeurs (EADS et BAE Systems).

L'avion sera chaussé de nouveaux pneus Michelin NZG, plus résistants à l'éclatement, et dont les débris ont une taille insuffisante pour provoquer une rupture structurale des réservoirs. La face inférieure des réservoirs les plus exposés sera tapissée d'un revêtement conçu et réalisé par Aerazur, une filiale du groupe Zodiac dans une feuille de Kevlar (pour sa résistance aux chocs et aux perforations) enduite de “viton”, un matériau qui résiste au carburant et aux fortes températures et donne de la souplesse au Kevlar. Les câbles électriques en puits de train seront renforcés par un revêtement Téflon lui-même contenu dans des gaines en acier tressé.

Les manuels de vol seront également

modifiés pour prendre en compte des procédures supplémentaires comme un contrôle plus strict des pneus et la coupure par l'équipage de l'alimentation électrique des freins au décollage pour éliminer une source d'ignition dans le puits de train.

A l'heure où nous mettions sous presse, les constructeurs avaient remis la totalité des 120 dossiers portant sur les modifications à apporter, leur description, leur justification par des résultats d'essais et leur analyse visant à démontrer qu'un accident identique à celui du 25 juillet 2000 ne peut plus se reproduire.

Ce qui doit permettre aux autorités de formaliser l'accord de principe qu'elles avaient donné lors de la réunion d'avancement et aux compagnies de récupérer

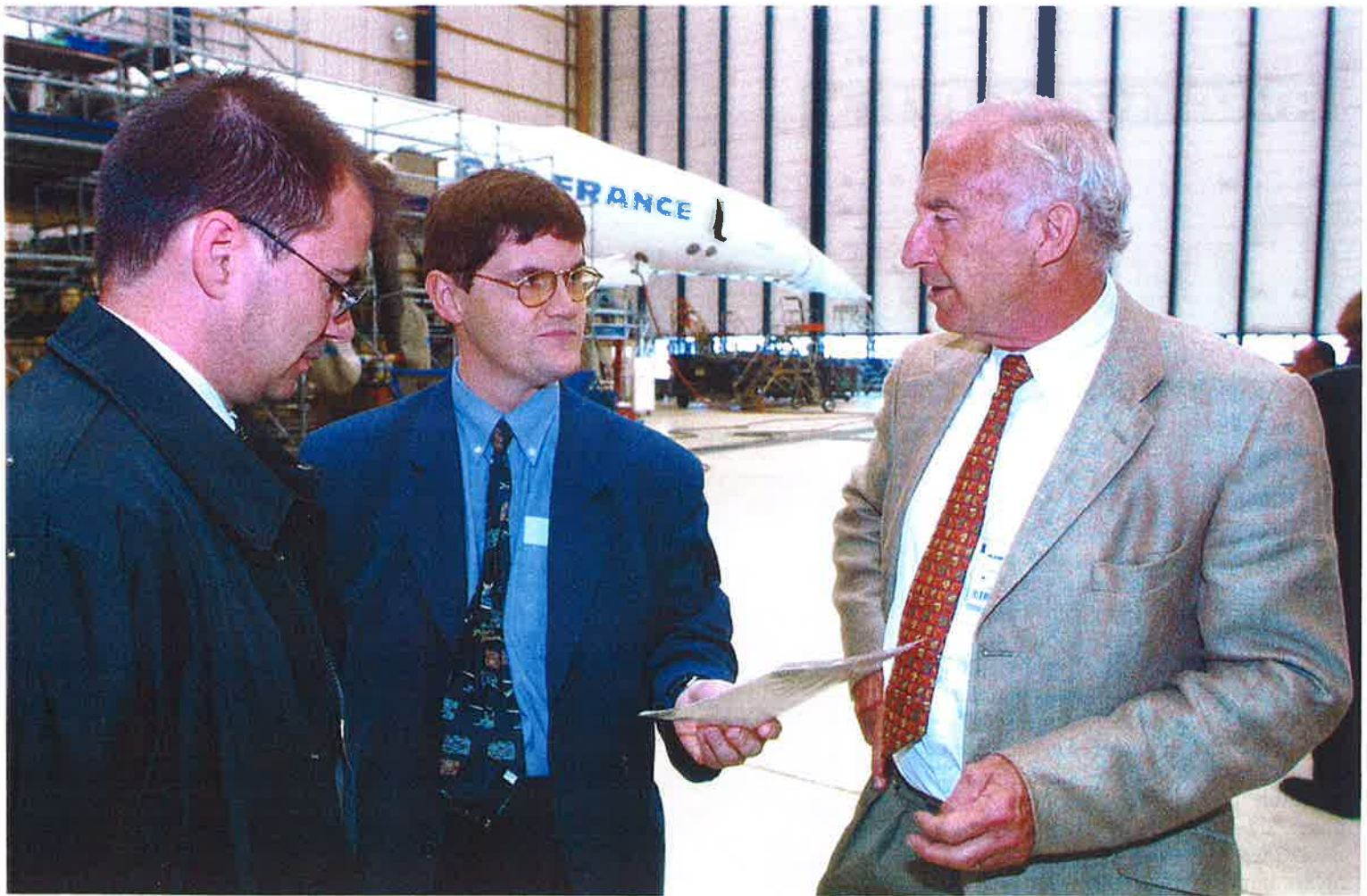
le certificat de navigabilité de leurs avions, dont les premiers ont déjà été modifiés. Une simple question

de jours puisque tant Air France que British Airways devraient avoir un Concorde autorisé de vol dès la fin du mois d'août.

Ces appareils serviront à l'entraînement des équipages qui n'a pu se faire que sur simulateur depuis un an. Le service commercial pourra reprendre dès que chaque compagnie disposera d'un minimum de trois avions pour assurer une rotation quotidienne sur New York. British Airways espère être prête d'ici à fin septembre. Air France vise le mois d'octobre.

JEAN DUPONT

Une question de jours



M. ISAC

■ AVIATION CIVILE **Concorde recertifié**

Ce mercredi 5 septembre, le Concorde G-BOAF de British Airways devait retrouver son certificat de navigabilité, après un an et vingt jours de suspension. De son côté, Air France espérait que son F-BVFB serait recertifié dans les heures qui suivraient et annonce son retour commercial sur la ligne Paris New York en novembre. Sitôt après avoir reçu ses modifications, le Concorde français a repris des vols d'entraînement au profit des équipages à Châlons-Vatry les 30 et 31 août, puis à Charles-de-Gaulle les 5 et 6 septembre.

Concorde : retour im

Le supersonique anglo-français s'apprête à retrouver son certificat de navigabilité après avoir été interdit de vol de la catastrophe du 25 juillet 2000. Chez Air France et British Airways, on s'active pour une reprise des vols c

Le Concorde est définitivement de retour. A la fin du mois de septembre ou au début du mois d'octobre, le supersonique retournera en service commercial sous les couleurs de British Airways, puis avec celles d'Air France un mois plus tard environ. Cloué au sol depuis le 16 août 2000, l'appareil doit retrouver son certificat de navigabilité suspendu par les autorités française et britannique de l'aviation civile à la suite de la catastrophe du Concorde d'Air France qui avait fait 113 victimes lors de sa phase de décollage de l'aéroport de Paris/Charles de Gaulle le 25 juillet de la même année. Signe qui ne trompe pas de cette très prochaine remise en exploitation qui ne se compte plus qu'en semaines : Air France a procédé, jeudi 30 août dernier, à une journée de requalification des instructeurs pilotes sur son premier Concorde modifié et immatriculé F-BVFB ("Fox-Bravo").

Evaluation opérationnelle. La première d'une série de séances de formation destinées à "valider la compétence des pilotes qui n'ont pas exercé leur activité depuis plusieurs mois et à former l'ensemble du personnel sur les modifications techniques apportées à l'appareil". C'est ainsi que deux à trois vols "d'évaluation opérationnelle" se dérouleront pendant le mois de septembre. Au cours de cette première séance réalisée sur l'aéroport de Vatry dans la Marne, le Concorde d'Air France devait effectuer trois boucles en vitesse subsonique au-dessus de la plate-forme et surtout permettre aux équipages de pratiquer la manœuvre délicate du "poser-décoller". Quelques jours plus tôt, le même appareil avait procédé à plusieurs vérifications techniques préalables à "toute remise en service commercial" et "conformément aux réglementations en vigueur".

D'abord, des essais de roulage, le mercredi 22 août dernier, et qui ont permis de vérifier la conformité des divers circuits de freinage aux normes en vigueur

ainsi que le bon fonctionnement de l'ensemble direction/train d'atterrissage. Suivait, deux jours plus tard, un premier vol de vérifications en condition subsonique, avec une pointe en supersonique pendant quelques minutes. D'une durée de 2 heures 30 minutes, ce vol avait pour objectif de "contrôler l'ensemble des systèmes électriques et hydrauliques ainsi que le fonctionnement des communications radio et des alarmes". Une panne moteur a également été simulée. Puis, le lundi 27 août, le "Fox-Bravo" procédait une nouvelle fois aux mêmes vérifications mais à vitesse supersonique. S'y ajoutaient la simulation d'une descente d'urgence,

Bon pour le service commercial

l'avion passant brutalement de 50.000 à 15.000 pieds, et un atterrissage sur trois moteurs.

Pour Air France, "le Fox-Bravo est désormais bon pour le service commercial" même si les autorités française et britannique de l'aviation civile ont demandé

"un complément d'information sur un dossier" au motif "que toutes les hypothèses n'ont pas été validées à 100 %". L'appareil intègre en

effet les différentes modifications proposées par EADS et BAE Systems et validées par les différents essais au sol et en vol menés respectivement par Air France et British Airways à partir de janvier 2001. D'abord, les nouveaux pneus Michelin



minent

endant un peu plus d'un an à la suite
merciaux la plus rapide possible.



NZG (cf. A&C n^{os} 1800 et 1792), ensuite, des câbles électriques dans le puits de train d'atterrissage qui ont été renforcés par un revêtement Téflon lui-même contenu dans des gaines en acier tressé. Enfin, des réservoirs entièrement ou partiellement tapissés par un revêtement conçu et réalisé dans une feuille de Kevlar (cf. encadré ci-contre).

La pose de ce matériau résistant aux chocs et aux perforations s'est révélée difficile et complexe, retardant le programme d'essais et par conséquent la remise en service commercial des douze Concorde restants en flotte chez les deux compagnies. Alors que British Airways tablait initialement sur huit à dix semaines par appareil, l'installation du "liner" a

Une protection très spéciale

Il a fallu un véritable tour de force pour réussir en moins d'un an à certifier et à produire en série une installation comme celle du liner qui protégera désormais les réservoirs de Concorde. Pour Aerazur, le fabricant de ce liner, tout commence en octobre 2000, quand les ingénieurs d'EADS viennent lui demander une solution. Au début, on pense à un matériau auto-obturant, une sorte de caoutchouc poreux appliqué à l'extérieur de la structure du réservoir et qui se gorge de carburant quand une brèche se produit.

Mais compte tenu des hautes températures que doit affronter cette protection, les ingénieurs d'Aerazur proposent rapidement une feuille de Kevlar, matériau résistant aux chocs et aux perforations, enduite de "viton", pour résister aux agressions chimiques du carburant et aux fortes températures tout en donnant de la souplesse au Kevlar. Un tel complexe a été mis au point pour les compétitions de Formule 1. Il est même utilisé depuis pour les réservoirs de missiles à propulsion liquide.

De la dentelle. Trois jours plus tard, Aerazur présente à son client une épreuve réalisée dans ses laboratoires. EADS est convaincu. Il faudra deux mois pour que le matériau passe ses tests de qualification. Soixante techniciens d'EADS et une trentaine d'Aerazur vont alors se relayer à la planche à dessin (Concorde a été dessiné bien avant l'arrivée de la CAO) pour faire les plans du liner et de ses outillages de fabrication.

Enfin, les réservoirs ont été finalement pris presque trois mois de plus. Commencés à la mi-janvier, les travaux se sont finalement achevés à la mi-juin 2001. Outre la difficulté de passer les éléments par trou d'homme, contraignant les techniciens à de multiples contorsions ; la pose nécessite des plaques faites sur mesure et prenant en compte les modifications qui ont été réalisées au fil des années d'exploitation (cf. A&C n^o 1805).

Surpoids de 250 kg. Au point "qu'un liner sur dix est à refaire", précise un

Car ce liner est véritablement fait sur mesure pour chaque appareil. Tout d'abord, il se divise en 88 éléments qu'il faut assembler sur le fond des réservoirs les plus proches des trains d'atterrissage : les réservoirs 1, 5 et 8 qui sont entièrement couverts, et les réservoirs 4, 6 et

7 qui le sont partiellement. Au total, une surface de 45 m² dans chaque avion.

Suspendu aux lisses de la voilure, chaque élément présente une géométrie unique car il doit contourner les raidisseurs, jauges ou trappes d'accès qui ont pu subir des modifications pendant la vie de l'appareil. Le liner lui-

même possède des plis dont le nombre est optimisé afin d'assurer un maximum de résistance pour un minimum de poids. Aujourd'hui, les ateliers tournent à plein régime à Caudebec-lès-Elbeuf en Normandie, chez Aerazur, pour servir les compagnies aériennes. La réalisation d'un élément demande en moyenne cinquante heures de travail avant de le passer en autoclave. Et lorsque les 88 éléments du liner ont été démoulés, Aerazur ne rajoute pas moins de 3.500 pièces pour la fixation, les joints d'étanchéité, etc. pour former un kit avion complet. Quatre kits ont déjà été livrés. D'ici la fin septembre, quatre autres le seront également. Ce qui suffira de part et d'autre de la Manche pour reprendre les rotations régulières sur New York. On se donnera un peu plus de temps pour équiper les quatre derniers appareils destinés aux vols charters et livrer les rechanges. Car, à cause de la corrosion due au carburant, le liner devra être remplacé tous les cinq ans. JD



Le liner des réservoirs.

Chaque avion recevra 88 éléments de ce type.

témoin. La présence de cette protection en Kevlar n'est d'ailleurs pas sans conséquence pour la future exploitation commerciale.

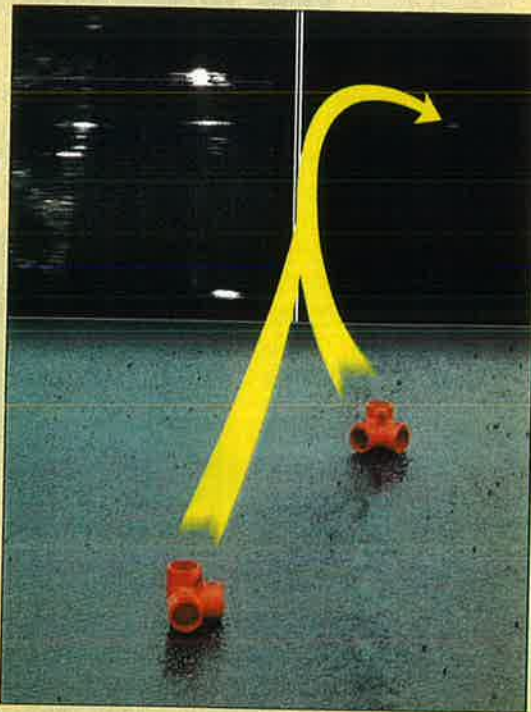
Les essais en vol menés par le Concorde de British Airways, "Alpha-Foxtrot", ont en effet déterminé que le liner retenait l'équivalent de 228 kg de kérosène. Et ce facteur, associé au surpoids de 250 kg créé par les plaques et les différentes pièces afférentes (joints de fixation, goupilles, rondelles, ...) a "une incidence sur le nombre de sièges passagers disponibles

Le radar qui aurait pu sauver Concorde

L'Office britannique de recherche aéronautique, QinetiQ (ex-Dera), est en train de mettre au point un petit radar millimétrique qui, s'il avait existé il y a un an, aurait pu éviter la catastrophe du Concorde.

Cet équipement, qui a été présenté sous la forme d'un prototype lors du dernier Salon du Bourget, est actuellement capable de détecter des objets de petite taille posés sur le tarmac jusqu'à des distances de 300 m. Une antenne de plus grande taille est en cours de développement pour la version qui sera commercialisée d'ici à un an ou deux. Elle affichera une portée de 1,5 km, afin de permettre à un seul radar de couvrir toute la longueur utile d'une piste de décollage.

Le développement de ce radar avait été lancé bien avant le crash du Concorde et visait en premier lieu à soulager les aéroports de la fastidieuse inspection périodique des pistes à la recherche de corps étrangers. Une tâche qui peut demander jusqu'à 45 min pendant lesquelles la piste est neutralisée. C'est



Deux plots de métal et leur image radar.

En haut à gauche l'image sans filtrage, à droite après filtrage permettant une détection automatique.

pourquoi les inspections n'ont lieu que deux (minimum réglementaire) à quatre fois par jour. A Paris/Roissy les pistes sont inspectées trois fois par jour. Une centaine d'avions peut donc emprunter une piste sur laquelle un corps étranger est tombé avant que sa présence soit détectée.

L'avantage du radar est bien sûr de faire disparaître cette inspection, mais aussi de pouvoir surveiller la surface de la piste même la nuit, quand les inspections visuelles ne sont plus possibles. Une autre application de ce radar serait de détecter plus vite les "incursions de piste", c'est-à-dire la présence de véhicules non autorisés qui, eux aussi, obligent à neutraliser la piste et font perdre de la capacité à l'aéroport.

La contribution de QinetiQ dans ce développement a été de concevoir les algorithmes permettant d'éliminer le bruit de fond ("clutter") afin de rendre l'image directement interprétable et de déclencher des alarmes automatiques. JEAN DUPONT

à bord du Concorde", indique-t-on du côté d'Air France qui confirme que "quatre sièges au moins devront donc être enlevés". Deux autres Concorde de la compagnie nationale sont en cours de modification. Entrés en chantier à la mi-juillet, ils seront prêts "courant octobre" :

Chaque appareil recevra la visite d'experts qui vérifieront les modifications réalisées avant de délivrer un certificat de navigabilité "personnalisé".

Fin octobre pour Air France. Ce n'est donc qu'à la fin octobre qu'Air France disposera des trois appareils jugés nécessaires pour assurer une rotation quotidienne entre Paris et New York. Le quatrième exemplaire, F-BVFA, n'entrera finalement en chantier qu'à la "fin septembre début octobre 2001" tandis que le cinquième (F-BVFF) ne sera prêt qu'à la fin 2002 puisqu'il bénéficiera de sa grande visite réalisée toutes les 12.000 heures de vol et nécessitant un démontage complet de l'avion.

Du côté de British Airways, le calendrier de remise en service commercial s'annonce plus serré. La compagnie mise en effet toujours sur une reprise de ses vols commerciaux pour la fin du mois de septembre. Un premier vol qui coïncidera avec celui plus symbolique d'Air France avec plusieurs personnalités à son bord. Outre "l'Alpha Foxtrot", deux autres appareils de British Airways sont en cours

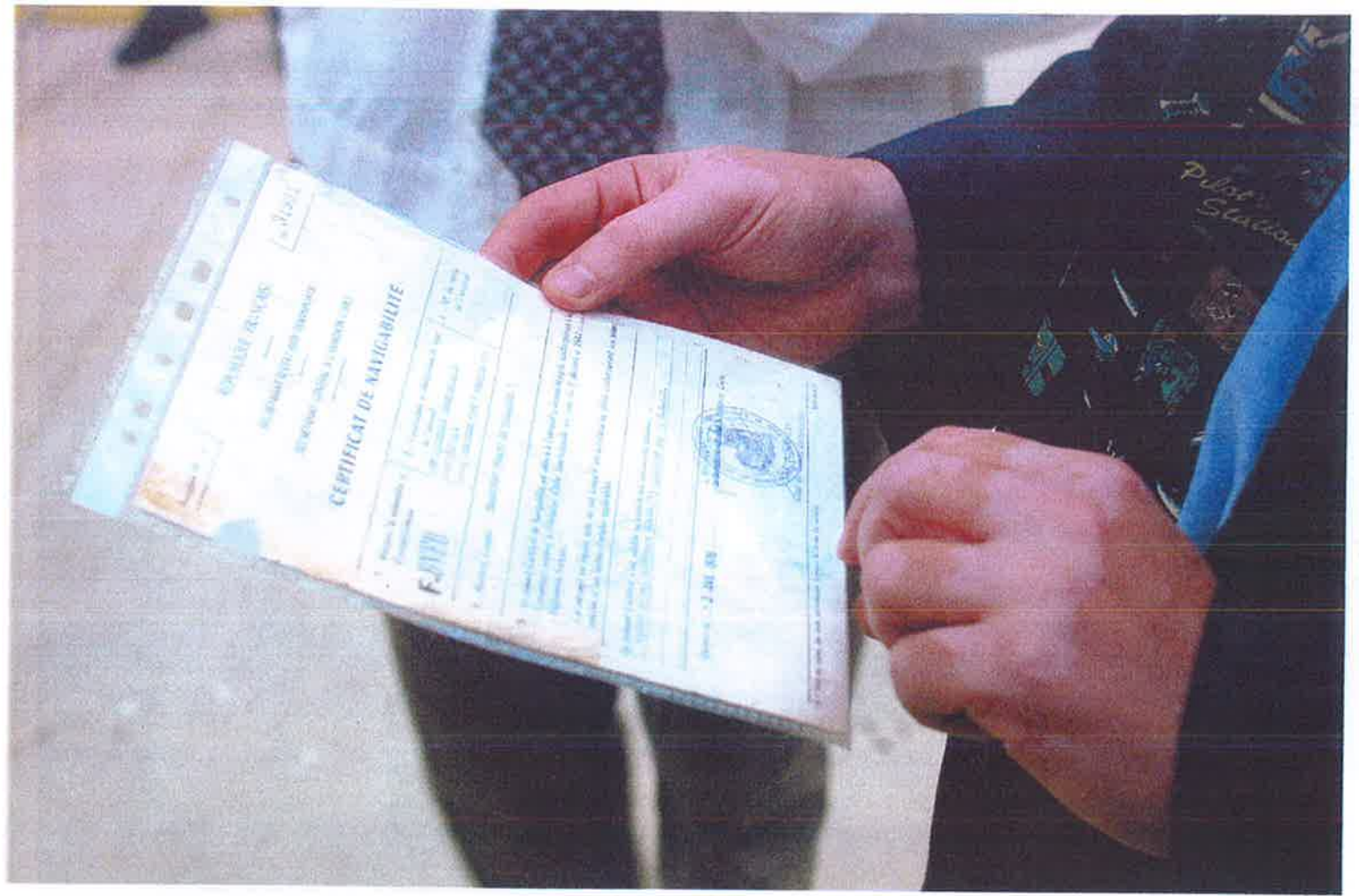
Deuxième vol quotidien sur New York

de modification. Suivront deux autres courant octobre puisque le transporteur a décidé d'ouvrir sa deuxième rotation quotidienne sur New York en novembre. De plus, ils intègrent, comme le premier, les éléments du programme de rénovation de la cabine et des services décidé par la compagnie un an avant l'accident. D'un montant de 21 M€, ces améliorations prévoient des menus entièrement revus et des intérieurs de cabine plus lumineux avec différents filtres d'éclairage. Raffinement supplémentaire : la lumière vire au bleu clair dans toute la cabine lorsque le Concorde franchit le mur du

son. De nouveaux sièges en cuir munis d'un repose-pieds et d'un appui-tête sont également installés. Equipés d'un mécanisme de berceau leur permettant de basculer vers l'arrière, ces sièges utilisent de nouvelles technologies et des matériaux 20 % plus légers, permettant une économie de carburant de près de 1,7 M€ par an. Ce qui devrait aussi éviter à British Airways de retirer quatre sièges passagers. **Jusqu'en 2012.** Enfin, outre deux nouveaux salons dédiés sur les aéroports de Londres/Heathrow et de New York, un service prioritaire est conçu pour les passagers. Ceux-ci peuvent s'enregistrer seulement 30 min avant le départ et bénéficier d'un passage prioritaire aux contrôles de sécurité et à la douane. Même souci de minimiser le temps passé avec le service "Express Suiter" qui permet de récupérer les bagages dans les huit minutes suivant l'arrivée. Des bagages qui sont pris en charge par des porteurs mis gracieusement à la disposition des passagers par la compagnie britannique. Il est vrai que cette dernière a bien l'intention d'exploiter ses sept Concorde jusqu'en 2012.

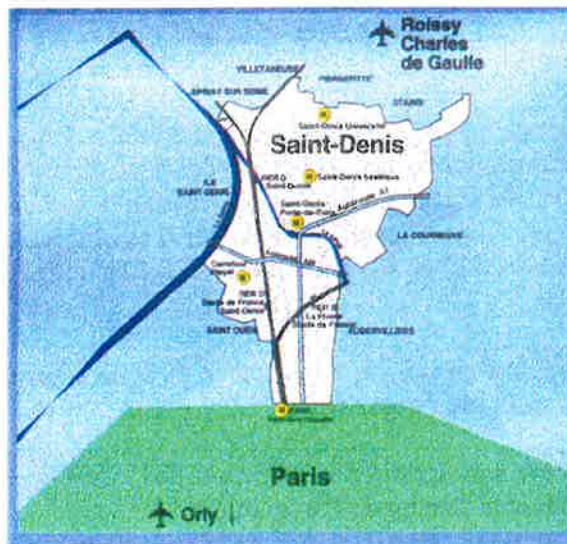
YANN COCHENNEC





Visite conférence de la Basilique Saint-Denis
Le Jeudi 29 mars 2001

Saint-Denis – département de la Seine Saint-Denis (93) à 9 km de Notre-Dame.



C'est dans les églises et les cathédrales que les destins royaux ont imprimé leurs plus émouvants souvenirs. Dans ces sanctuaires dynastiques et là seulement, sa Majesté peut être entrevue par ses humbles sujets. Sacre, mariage, enterrement à Reims ou à Saint-Denis, ces événements valent bien une messe...



Céphalophorie, ce n'est pas un terme botanique, ni un médicament, mais une spécificité de martyrs, qui, après décapitation, ramassaient leur tête pour s'en aller mourir plus loin, là, où ils voulaient être ensevelis ... Ainsi, Saint-Denis, premier évêque de Paris, décapité sur la butte Montmartre, pour n'avoir pas voulu renier sa foi ... il aurait continué à marcher sa tête entre les mains et tombé sur les lieux qui porteront son NOM ... ce qui fait un bon bout de chemin!là s'arrête la légende – Geneviève, Sainte Patronne de Paris, pousse à faire de la sépulture du martyr, un lieu de pèlerinage et à bâtir un sanctuaire et une abbaye.

Des reliques des apôtres de toutes les Gaules l'y rejoindront – l'Abbaye grâce à la présence des reliques assure une triple protection: celle du corps et de l'âme du roi par sa fonction de nécropole, celle du royaume symbolisée par la présence de l'Oriflamme, bannière royale, et celle de la Couronne par la conservation du Trésor- objets de sacre, les « régalia ».L'endroit au nord de Paris est très fréquenté depuis les années 600 où le roi Dagobert a créé les foires du Lendit, l'Abbaye deviendra celle des rois de France.

Saint-Denis sera le Saint Patron du roi, du royaume et de la couronne. De Dagobert 1er à Louis XVIII, elle deviendra ainsi la nécropole royale.

La fortune de cette abbaye sera surtout liée à l'action de l'Abbé Suger qui sera l'artisan des grands chantiers des cathédrales et le chantre de l'art gothique.

Dans ce cas précis, la nef est un véritable élan de pierre, donnant ainsi une grande profondeur. Au pied d'une telle verticalité la statuaire à l'horizontale dégage un fort pouvoir de suggestion. L'ensemble forme un musée de sculptures funéraires et un cours d'histoire insolite.

La Cathédrale est longue de 108 mètres, large de 39 mètres au transept et haute de 29 mètres sous la voûte. Dimensions légèrement inférieures à celles de Notre-Dame.

Les voûtes d'ogives, soutenues par de massifs piliers sont en partie celles de Suger – les vitraux de la nef sont modernes – la Rose est la première du genre « rosace » - surnommée « LUCERNA » (la lanterne) en raison de sa luminosité.

Cette architecture est une œuvre majeure du XIII^{ème} siècle dont Pierre de Montreuil a dirigé les Travaux, faisant suite à l'acquit de Suger.

On remarque en entrant, un éclairage récent, symbolisant un grand cierge – l'ensemble des sépultures du Moyen-Age à la Renaissance compte 79 gisants royaux et descendants, ainsi que quelques Grands Serviteurs de la couronne comme Duguesclin.

A la renaissance, sous l'influence italienne, les tombeaux sont surélevés et font place au tombeau monumental, visant à commémorer la Grandeur – le Tombeau de François 1er et de Claude de France est un temple à sa gloire, ses victoires figurent en bas-relief.

Les Monuments sont vides depuis la révolution. Dans la fosse commune voisine, pêle-mêle, se retrouvent les restes de quelques huit cents rois – reines – altesses – princes de sang – Mérovingiens et Capétiens – d'Orléans et de Valois.

L'Ancienne Abbaye est contiguë à la Cathédrale, elle abrite maintenant la Maison d'Education des Jeunes Filles de la Légion d'Honneur. Le Carmel est aussi, voisin.

Cette Basilique Saint-Denis est à la fois:

- Eglise Paroissiale avec son Curé.
 - Eglise Abbatiale avec le couvent voisin.
 - Cathédrale avec Monseigneur Olivier de Berranger, évêque de Saint-Denis.
- et
- Basilique (terme donné à une église privilégiée et consacrée par le Pape).

Dans la crypte de style roman du XIIème siècle (chapelle souterraine destinée à recevoir les reliques ou les corps des martyrs ou des saints) le déambulatoire inférieur a été restauré par Viollet le Duc, on trouve le caveau collectif des Bourbons, Louis XVI- Marie-Antoinette et Louis XVIII, ainsi que ceux de Charles VII et de Louise de Lorraine.

Louis XVI n'a été inhumé à Saint-Denis qu'en 1815 dans le déambulatoire supérieur, on y voit une copie de l'oriflamme royal ainsi que les statues ORANTES (représentées dans l'attitude de la prière de Louis XVI et de Marie-Antoinette) commandées par Louis XVIII.

La Cérémonie des funérailles se fait toujours en trois étapes, en trois lieux différents – le cœur placé dans une urne en or ou en argent restera sur un autel d'une paroisse proche du défunt, les viscères dans une autre et le gisant à Saint-Denis où se feront les Grandes Funérailles. Après ce cérémonial, on abaisse la bannière jusqu'à toucher le cercueil, et c'est le CRI RITUEL à deux voix, brisées par l'émotion, quand le monarque est aimé, « le ROI est MORT – VIVE le ROI », sonneries de trompettes, le rituel est parachevé, il aura duré deux mois.

Dès les Capétiens, les Monarques ont pour terminus Saint-Denis. L'Abbaye a le monopole de la nécropole et fait un scandale quand un roi s'avise d'aller se faire enterrer ailleurs. Cela n'arrive pas souvent. Louis XI choisit Cléry en Touraine – Louis-Philippe d'Orléans reposera dans la chapelle royale à Dreux, cette branche régicide (par le vote d'exécution de Louis XVI) aimerait bien récupérer le corps de Charles X mort en exil à Goriza en Slovénie, mais cette restitution n'est pas, on s'en doute, à l'ordre du jour.

Quant à Napoléon, il serait bien vu à Saint-Denis. Il repose aux Invalides, où Louis-Philippe 1er, dernier Orléans régnant, fit rapatrier ses cendres en 1840.

Pour ne pas rester sur un épisode trop noir, souvenons-nous qu'en 1993 à Saint-Denis, un tandem inattendu s'est concerté pour chercher la meilleure manière de commémorer la mort de Louis XVI et de rendre hommage au roi martyr (chaque année, tous les 23 janvier messe solennelle): il était constitué tout simplement du Maire communiste de la Ville, Monsieur Patrick BRAOUEZEC et du Comte de Paris – Henri de France.

Depuis, le Comte de Paris, parti rejoindre ses ancêtres le 19 juin 1999, repose dans la crypte de la chapelle royale à EU en Seine Maritime. Celui-ci aurait pu régner sous le NOM de Henri VI. La rivalité entre les d'Orléans et les Bourbons existe toujours – chacun revendique le Trône de France.

Saint-Denis où l'on vote peu à droite se veut ville des rois morts et des peuples vivants. Elle est labellisée « Ville d'Art », ce qui peut laisser perplexe à la sortie du métro. La Cathédrale est en drôle de compagnie architecturale ... mais ne désemplit pas à l'heure des mariages. Le Samedi Monsieur le Curé en voit de toutes les couleurs. « Montjoye et Saint-Denis » était le cri de ralliement de la Royauté Française, c'est le NOM du Pôle d'activité qui entoure la Cathédrale.

Notre guide charmante et compétente a retenu toute notre attention, le restaurant « Le SOVEREING » était proche, à l'abri du vent et ce jour-là, il ne pleuvait PAS!

A bientôt.

Geneviève BARBAROUX

9 avril 2001

André Turcat à l'A.P.CO.S. , pour publication éventuelle dans le prochain bulletin.

Le 25 juillet a marqué tragiquement l'année 2000. Le mythe semblait bien cassé, et les pusillanimes patrons de l'Aviation Civile étaient tout prêts à le noyer. Mais nous avons tous réagi . Au premier rang Henri Perrier, l'ingénieur compagnon du premier vol, est entré d'abord à la commission d'enquête. Puis l'on a imaginé des modifications, d'ailleurs superflues, pour empêcher que les circonstances d'une grande improbabilité qui ont causé l'accident ne se reproduisent ; des retraités sont revenu travailler, et des essais ont été entrepris, largement programmés et animés par Henri. L'ex-Aérospatiale a considéré de son honneur de contribuer à ces travaux. Merci à tous. Et puis l'on a appris récemment que Michelin travaillait, d'abord discrètement, pour démontrer et proposer des pneus imperforables, puis en lançant la fabrication de série, montrant ainsi la confiance restaurée. British Airways surtout, mais aussi le Président d'Air France malgré certains collaborateurs poussent à la roue. Mais permettez-moi de clarifier ma position. Depuis longtemps, j'avais cessé de répondre aux demandes de conférences ou d'entretiens sur Concorde, me considérant démonétisé comme bientôt un vulgaire franc. Il se trouve que beaucoup de journalistes ou présidents d'associations, contaminés par le vedettariat, connaissent surtout mon nom, et qu'il m'est apparu vain de leur expliquer que nous ne sommes pas des vedettes. Or il était peut-être important, ou simplement utile, de rétablir une ambiance favorable dans le public et les médias pour une reprise des vols commerciaux. Changeant de position, je me suis donc livré sans retenue aux médias et aux conférences sur la navigabilité. Et ça semble avoir marché. Que les camarades veuillent donc m'excuser d'avoir ainsi usurpé la notoriété. Je n'ai qu'une hâte bien sûr, c'est de voir reprendre les vols, et de pouvoir répondre aux sollicitations du genre comme le fit le Général Bigeard après avoir été débarqué de son bref ministère : « Mission terminée, silence radio ! ».

Dernière mise au point, sachez que la nouvelle édition de mon bouquin sur les essais de Concorde était programmée avec l'éditeur dès le début de 2000, et si je l'ai complété après l'accident, ce n'était pas pour profiter de la circonstance pour vendre ma prose.

Puisque je tiens le clavier, permettez-vous au Provençal, qui regrette de n'avoir pu participer au voyage en Camargue, d'apporter 3 ou 4 compléments au compte-rendu publié ?

1. La « Maison carrée » de Nîmes fut un temple romain. Dédié à qui ? C'est là qu'un travail scientifique extraordinaire a permis de le retrouver : la dédicace qui figurait au fronton, en lettres de bronze, a disparu à un moment où l'on a eu un besoin militaire de bronze ; mais l'analyse fine des trous de fixation des lettres a permis de restituer l'inscription ! La dédicace était faite aux deux neveux que l'Empereur Auguste préparait à sa succession ; mais ils moururent tous deux à la fleur de l'âge et à un an d'intervalle. Or la dédicace restituée était faite à l'un d'eux vivant et à l'autre mort, et du même coup la datation de la Maison carrée est devenue d'une grande précision, indépendamment des considérations de style du décor : l'an 1.

2. Le texte de Mistral a souffert de la transcription, non pas du temps d'Auguste... mais du bulletin. Il faut lire (en tête page 2) :

Fai bon viéure, Diéu lou scaup,

Entre mar, Rose e Durènço. (et attention aux accents !)

Un peu plus loin, a-t-on voulu agréger Mistral à l'A.P.CO.S en le stratifiant, pour statufier ?

3. La basilique Saint-Trophime est bien dans son jus du XIIe siècle, avec son portail exceptionnel. Le XIVe siècle ne l'a pas reconstruite, mais a, comme en bien d'autres lieux, détruit l'abside romane pour créer une abside gothique plus profonde.

4. En Provence, nous disons toujours en Avignon, laissant le hiatus aux nordistes...

Bien cordialement

A.T.

La Vie du Secteur de vol Concorde.

Exploitation :

Rapidement, après l'accident du 25 Juillet 2000, il s'est manifesté de la part des dirigeants de la Compagnie ainsi que des Pouvoirs Publics, un souhait très fort de remettre en vol notre Bel Oiseau Blanc qui avait perdu son CDN (Certificat De Navigabilité)

Trois modifications principales sont en cours :

- Mise en place d'un genre de doublure en kevlar en partie basse de certains réservoirs. Ceci afin de diminuer de façon importante le débit de fuite, s'il y a percement de l'intrados de l'aile
- Remplacement des pneus par un modèle beaucoup plus résistant, en particulier à l'éclatement et qui, dans ce cas se fragmente en petits morceaux.
Ce type de pneu a été mis au point par Michelin.
- Protection renforcée de certains faisceaux de câbles électriques cheminant dans les trains principaux.

Différents essais ont été faits pour tester ces modifications, en particulier les deux premières.

- En Mai à Istres , test de roulage effectué avec le F.BTSD équipé de nouveaux pneus .
- En Août, vol d'essai pour vérifier l'alimentation carburant suite à la modification des réservoirs, effectuée par un Concorde de B.A .

A ce jour, seul le BVFB est entièrement modifié. Il a retrouvé son CDN le 07 Septembre dernier.

Entretien des Compétences Equipages :

Depuis Septembre 2000 des stages de Maintien des Compétences (salle et simulateur) ont eu lieu régulièrement pour les PNT.

En vue de la reprise des vols en Novembre, prochain des programmes de requalification vol sont en cours .

- IPL (Instructeur Pilote de Ligne) : 2 VHL (Vol Hors Ligne, type boucle) avec Contrôleur de l'OCV, plus des séances de Touch and Go sur le terrain de Vatry.
- IMN (Instructeur Mécanicien Navigant) : 1 VHL du même type, avec Contrôleur de l'OCV.
- 100% : VHL sur le terrain de Chateauroux

Ensuite, pour tous, des vols d'AEL (Adaptation En Ligne) sont prévus durant les mois à venir : 2 aller et retour NY dont 1 en Contrôle.

Stages en cours :

Q34 : arrêté juste après l'accident.

Seuls les OMN ont été repris par leur Secteur d'origine jusqu'au mois de Février dernier.

A partir de cette date des vols d'AEL sur NY ont été effectués au Simulateur.

Fin Mai, toujours au Simu, les séances qualif. de « Manœuvres Anormales » ont été reprises.

Un nouveau contrôle fin de qualif. Simu a suivi.

En Septembre les stagiaires se sont joints au groupe des 100% du Secteur pour le VHL à Chateauroux .

Q35 : C'est un nouveau Stage mis en route vers le mois de Mai. La phase sol est terminée pour eux. Les phases VHL puis AEL se feront un peu plus tard.

Sa composition est la suivante :

CDB : Roland Demeester. Daniel Manchon.

OPL : François Adibi

OMN : Bernard Colette. Philippe Dubourg. Rémy Pivet. Joël Thomas

Nous leurs souhaitons beaucoup de satisfaction sur cette machine d'exception.

Q36 : Prévu dans l'hiver prochain

Fin de carrière :

Janvier 2001

CDB : Philippe Gourguechon

Mai

OMN : J.Pierre Aubry. André Czmal

Août

OMN : André Roger

Bonne et longue retraite à tous...

En prévision Février 2002

CDB : Edgard Chillaud (Chef du Secteur)

Sites Internet à visiter :

BEA (Bureau d'enquête accidents) : www.bea-fr.org

www.concorde-jet.com

www.liberation.fr/concorde

Pour les nouveaux Internetautes, merci de transmettre vos adresses e-mail à : apcos.gb@Wanadoo.fr

17/09/01

Le mot du Président

Bienvenue au Club Concorde



Comme vous pourrez le constater tout au long des diverses rubriques qui constituent ce site, notre passion est là, autour de ce bel Oiseau Blanc. Vous trouverez bien entendu de belles photos, beaucoup d'informations techniques et puis on parlera vitesse et bien sûr records...

Mais on parlera aussi d'hommes, car l'histoire de Concorde est avant tout une extraordinaire aventure humaine. Non pas qu'il faille remettre en cause la place de l'informatique, du numérique et tous les avantages que nous procure l'ordinateur. Nous connaissons tous les fabuleux progrès réalisés en aéronautique grâce aux nouvelles technologies (fiabilité accrue des systèmes, réduction des nuisances sonores, performances optimisées des avions) et tant mieux... Concorde reste quant à lui le dernier avion construit "par l'homme" et c'est une partie de cette aventure que je vous invite à découvrir au travers de notre site.

Bon vol à tous

Jean Luc BARTOS
Président de l'AIACC / Club Concorde.

De nombreux Apcosiens adhèrent à l' A.I.A.C.C..

Soyez les Bienvenus et rejoignez-les.

Citons, par exemple:

- Edouard CHEMEL
- René DUGUET
- Michel RETIF
- Albert MEYRIGNAC
- etc ...

MACH MAGAZINE



LA REVUE DE NOTRE ASSOCIATION



**Association
Internationale
Aérophilatélie
Cartophilie**

Club Concorde

Bienvenue

Welcome

[Http://www.multimania.com/clubconcorde/](http://www.multimania.com/clubconcorde/)

L'AIACC est née le 25 septembre 1991 de la volonté commune de deux hommes: Edouard Chemel (commandant de bord Concorde à la retraite) et Dominique Neveu (philatéliste). L'idée était de constituer autour de leurs deux passions une association destinée à regrouper les philatélistes intéressés par le thème Concorde.

Comptant dès le début une vingtaine de membres, tous collectionneurs, l'AIACC a donc développé naturellement ses activités de philatélie et de cartophilie. Au fil des ans, d'autres axes de collections tels que les plis transportés et les vignettes sont venu étoffer la gamme tandis que le nombre d'adhérents continuait de croître au fil des réunions et des expositions.

Dès 1995, sous l'impulsion de Jean-Luc Bartos, l'éventail des activités s'est encore accru avec l'organisation de visites (Expo Plein Vol, Roissy CDG etc...) et le développement d'un pôle multimédia (photo, vidéo, Internet).

Aujourd'hui, avec plus de 150 membres actifs répartis dans près de 10 pays, l'AIACC / Club Concorde continue sa mission, transmettre l'image de Concorde à travers le monde.

A.I.A.C.C.

12 Allée des Eboutures 60580 COYE-LA-FORET

Voyage de printemps du 28 au 30 mai 2001.

DEIZMAT, (bonjour,)

En MAI fais ce qu'il te plaît, les APCOSIENS se sont retrouvés, fin MAI, en LOIRE-ATLANTIQUE et BRETAGNE SUD. Entre Loire et Vilaine.

La température était estivale et l'atmosphère conviviale.

Direction: LA BAULE. En moins de 3 heures de Paris, nous sommes sur la Côte d'Amour, c'est son NOM, en plein milieu de la baie.

Tout le littoral ville a été repensé, les vieilles villas font fuir les jeunes filles qui n'aiment pas trop les vacances en famille, on s'échappe plus facilement d'un appart' que d'une maison familiale.

Imaginez une immense courbe de sable blond, la baie de LA BAULE s'étire sur 9 km, les promenades à cheval sont autorisées du crépuscule à neuf heures du matin.

Imaginez des petits ports de pêche aux accents bretons, une côte sauvage découpée de criques.

Imaginez une précieuse cité médiévale, imaginez enfin un lieu secret - LA BRIERE - C'est la CÔTE d'AMOUR qui se déroule sous nos yeux.

PORNICHET la station voisine plus familiale, et **LE POULIGUEN** à l'autre bout de la baie et son port de plaisance très animé ouvre la voie vers la **CÔTE SAUVAGE**, jusqu'au **CROISIC**, les rochers déchiquetés tiennent tête à la mer et au vent. La visite de l'ERIKA a laissé un triste souvenir, le courage et la ténacité des "nettoyeurs bénévoles" sont venus presque à bout de ce honteux passage du pétrolier.

Le paysage est redevenu BEAU.

Accueil et pose restaurant au St Christophe. Logis de France, bien situé.

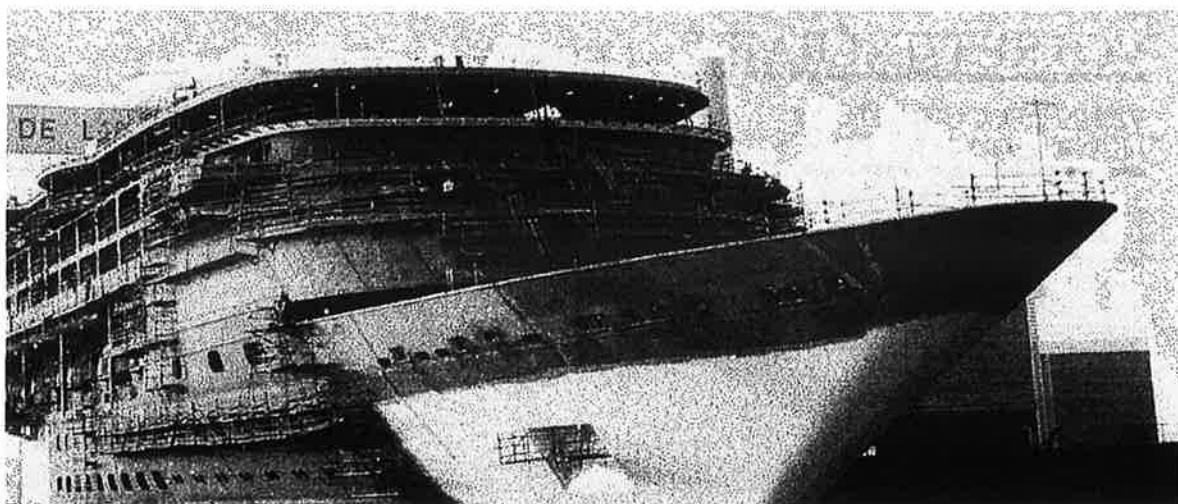
APRES-MIDI. DEPART pour St NAZAIRE.

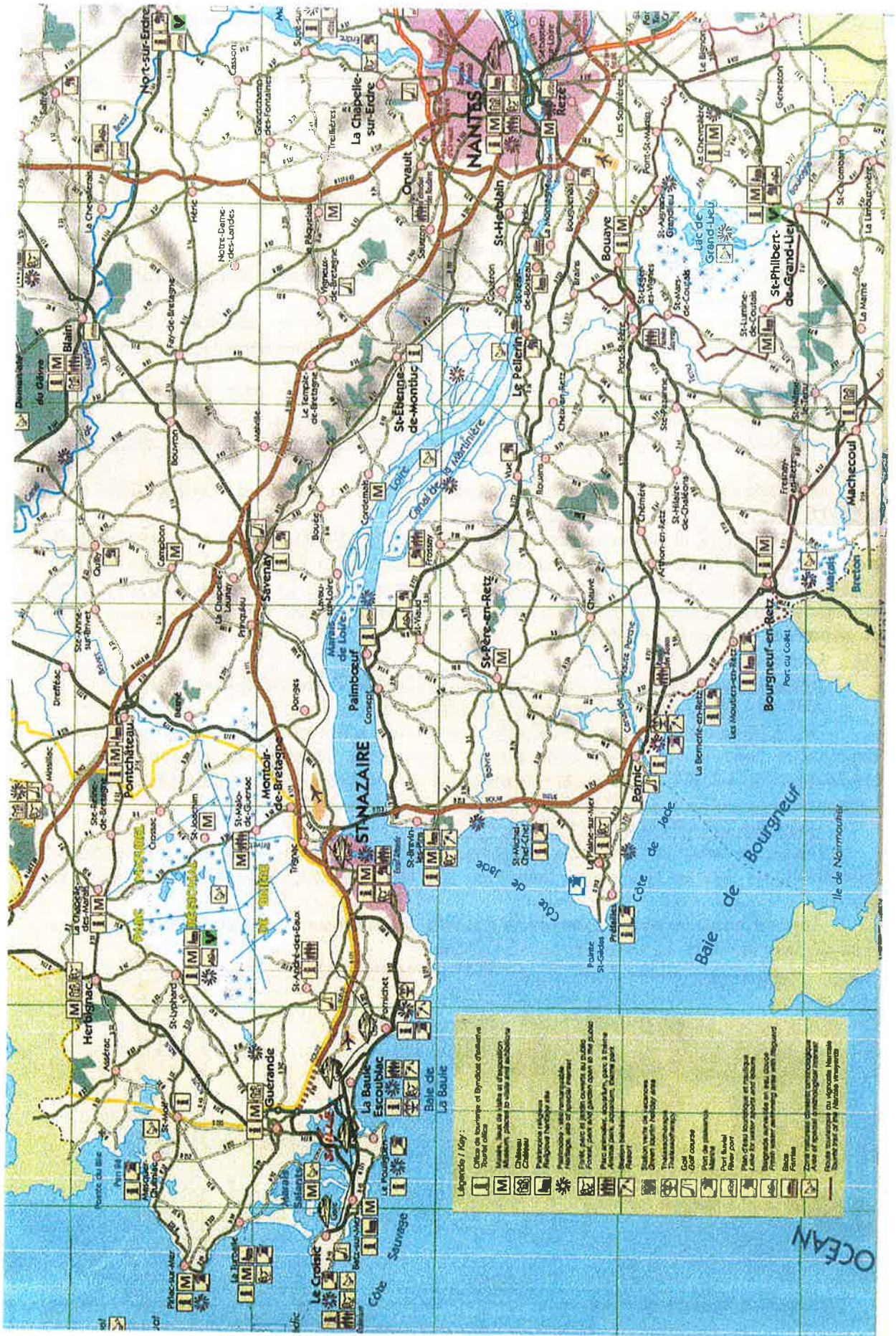
NANTES la bourgeoise et **St NAZAIRE** l'ouvrière se sont PACSEES pour former une zone économique forte et l'enjeu est d'importance, aérospatiale, chantiers de l'atlantique, atouts touristiques vers LA BAULE et son arrière pays, son port, le 4 ème de France, et un futur aéroport international de NOTRE DAME DES LANDES à 30 km de NANTES.

Visite des CHANTIERS de l'ATLANTIQUE.

Depuis un siècle et demi, c'est ici que naissent les géants des mers, hier les "LINERS" transatlantiques dont les noms nous font rêver, ILE DE FRANCE, NORMANDIE, FRANCE, etc ...

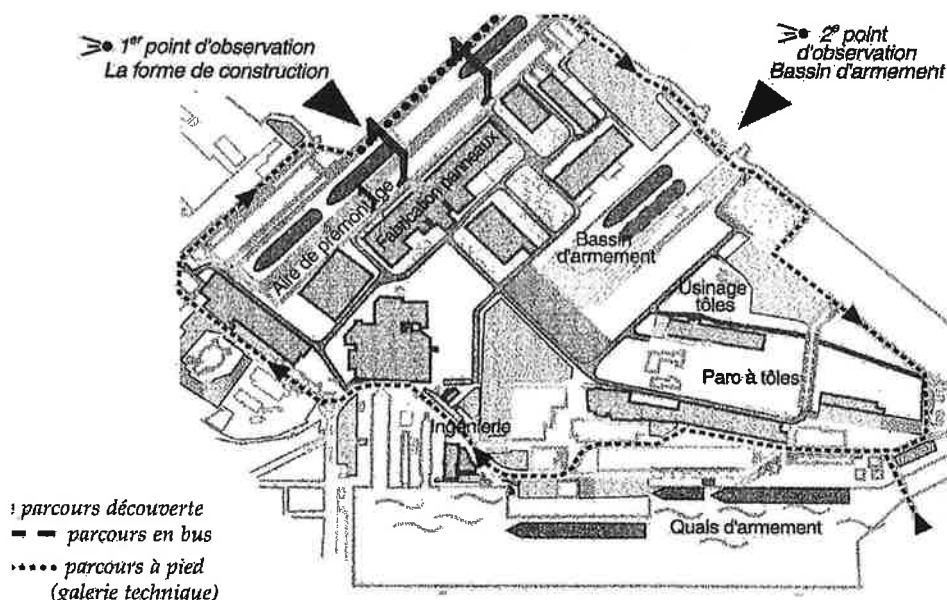
Aujourd'hui de luxueux paquebots de croisière, villes flottantes, et tant d'autres qui portent le savoir faire nazairien sur toutes les mers du Globe.





BIENVENUE à ALSTOM. Notre guide féminin, docteur es' paquebots, connaît bien techniquement son affaire, munis de casques récepteurs, nous suivons, même à distance, ses savantes explications entre légende et haute technologie.

Un circuit intérieur de 6 km permet de faire le tour d'un des plus grands chantiers navals du monde.



Celui-ci compte actuellement, sur le site, 12.000 salariés de toutes spécialités, depuis quelques années des jeunes femmes sont soudeurs - peintres - contrôleurs - etc ...

Ce site permet de découvrir tout le processus de la construction des navires, du parc à tôles jusqu'à l'armement.

Plus d'un paquebot sur trois dans le monde est aujourd'hui construit par ALSTOM. Chantiers de l'Atlantique est une filiale d'ALSTOM depuis 1984.

Ils proposent une gamme étendue de navires, paquebots, car-ferries, transbordeurs, méthaniers, navires à grande vitesse, navires militaires, modules offshore, remorqueurs, yachts, etc ... etc ...

Les Paquebots. Concepteurs des légendaires transatlantiques NORMANDIE et FRANCE, depuis la livraison du SOVEREIGN OF THE SEAS en 1987, ALSTOM a pris en commandes plus de 30 paquebots. Les années 1998/2000 ont été marquées par la construction de séries prestigieuses, les huit "RENAISSANCE" et les quatre "MILLENNIUM" entre autres, nouvelle génération, le 4 ème en livraison.

Ils détiennent actuellement le premier carnet de commandes de navires pour passagers dans le monde. Le plus gros paquebot de tous les temps sera livré fin 2003. Il sera 2 fois plus volumineux que le "FRANCE" de 1962. Il aura: -345m de long - 41m de large - 72m de haut.

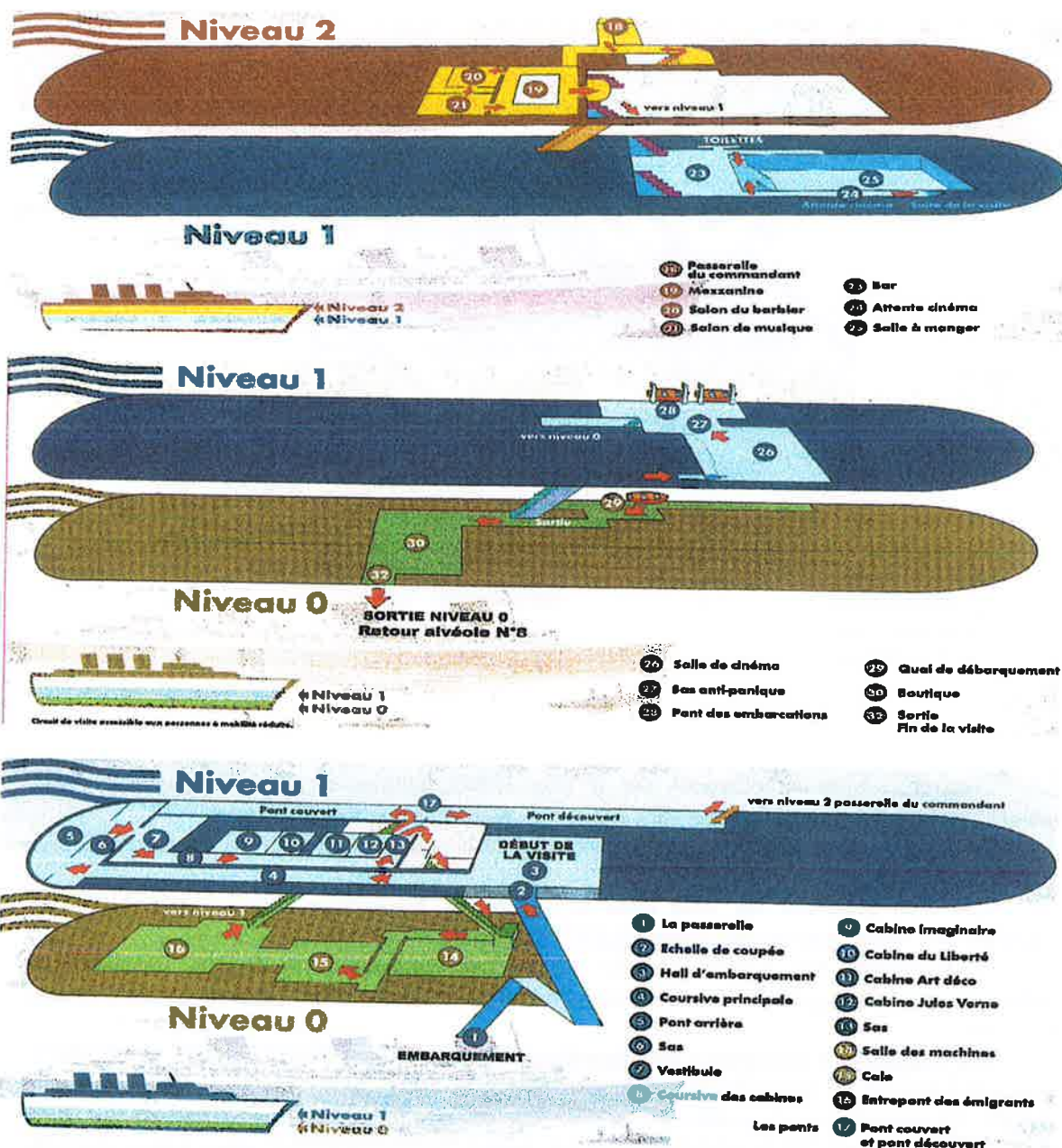
Ce sera le "QUEEN MARY 2", il reliera l'Europe à l'Amérique du Nord à la vitesse de 29 nœuds, soit 54 kmh.

Plus de 4.000 personnes vivront à bord dont 1.310 hommes d'équipage. Une nouvelle légende est en marche. A vos valises !! Homme libre, toujours tu chéris la mer....

(Ch. Baudelaire.)

Puis, visite de l' ESCAL'ATLANTIC.

Un paquebot imaginaire, amarré à l'intérieur de la base sous-marine, présentant sur 3 niveaux et 3.500 m² la vie à bord - reconstitutions fidèles de salons et authentiques pièces de décors mises en valeur par des techniques ultra modernes.



Les chantiers de l'Atlantique ont passé l'examen du siècle avec succès, leur savoir faire s'exporte désormais un peu plus chaque jour. Créés en 1861 date où le chantier de PENHOËT fut ouvert pour honorer les premières commandes de la Compagnie Générale Transatlantique, dont "IMPERATRICE EUGENIE" et le fameux "FRANCE", suivront les paquebots prestigieux comme:

- FRANCE en 1912
- ILE DE FRANCE en 1927
- LE JULES VERNES, LE MERMOZ
- LE CUIRASSE JEAN BART
- LE CUIRASSE LORRAINE
- LE PORTE AVIONS FOCH
- LE CROISEUR ECOLE JEANNE D'ARC

les anciens déjà
sont démodés.
200 - 600 lits, c'est petit, mais plus convivial.

- LE QUEEN ELYSABETH 2
- LE CLUB MED1 et LE CLUB MED2 sportifs et élégants.
- LE RAPSODY OF THE SEAS
- LE SOVEREIGN OF THE SEAS en 1987.

Longtemps la construction du FRANCE est apparue comme le point culminant de cette belle aventure, lancé en 1960 en présence du Général de Gaulle, désarmé en 1974, ce prince vieillissant sera bientôt détrôné par un prétendant né aussi, dans ce même bassin de Loire-Atlantique, "LE SOVEREIGN" le nouveau palace flottant.

Rebaptisé "NORWAY", celui que chantait Michel Sardou il y a déjà quelques années:

"Ne m'appellez plus jamais FRANCE,
la FRANCE, elle m'a laissé tombé ..."

MARDI.

Nous avons toujours eu des guides intéressants mais BERNARD notre chauffeur, breton de souche, n'est pas un ermite, il nous parle de sa Bretagne comme de sa famille.

"Les vagues de la MER, c'est comme les femmes dit-il, lorsqu'elles vous caressent c'est pour mieux vous rouler ..."

Il nous invite à prendre la "route du SEL". Notre leçon culinaire est suivie à l'éco-musée de SAILLE, il nous entraîne sur le terrain des œillets où la fleur de sel donne avec le soleil un léger ton rosé, du sel, si bon, qu'on en met dans la conversation dit-on chez les paludiers, il y a aussi les entreprises qui font "leur beurre" avec le sel de Guérande dit le cuisinier local.

En plein marais salants, entre deux œillets, nous avons assisté au baptême de LUCETTE, n'y voyez là aucune naissance d'une nouvelle secte bretonne. Ce n'était qu'un schampoing à l'essence de mouette pernicieuse !

- le schampoing de LUCETTE
- à l'essence de MOUETTE
- c'est vraiment CHOUETTE ...
- parce que je le veux bien nous dit la COQUETTE.

La chance aidant, ce jour-là, un poète était parmi nous.

Les salicornes, ces mauvaises herbes des marais salants, sont bonnes tout de même à quelque chose. Les salines possèdent une flore particulière, la plus spécifique, la salicorne croît dans les vases salées, cette plante herbacée renferme un suc salé, riche en iode, sels minéraux et vitamines. Aujourd'hui, on la déguste en condiment marinée dans le vinaigre, ou en légume frais.

Souvenirs à rapporter: la MER en sachet et ou en bocal.

Cette mosaïque vitrail de 2.000 ha de couleur bleu-vert-rose taché de blanc est entretenue avec sagesse. Le travail du paludier n'a pas changé depuis ses ancêtres, toujours le même geste avec sa longue perche, le PALUD.



A l'ombre de l'église de SAILLE, la maison du paludier nous présente en maquette- photo-commentaires détaillés la vie et le travail du SEL. La météorologie est une composante essentielle pour les décisions quotidiennes.

Porte SAILLE, ça y'est déjà, la visite est finie.

Poursuite vers Guérande GWEN RANN vous souhaite la bienvenue - temps libre dans cette ville médiévale, fortifiée, aux ruelles pavées, pour qui arrive le soir les concerts musicaux, orgue, bombarde, flûte et hautbois sont un moment rare dans la collégiale St AUBIN.

A l'intérieur de la ville, travaillent des artisans, relieurs, enlumineurs, peintres et bien d'autres ...

Guidés par le vent, nous allons au cœur du PARC REGIONAL "LA GRANDE BRIERE", elle constitue l'arrière pays de la COTE d'AMOUR, à l'est entre la LOIRE et le sillon de Bretagne. LA BRIERE, ce vaste marécage de 40.000 ha, le second de France, après la CAMARGUE, cette mer de roseaux couchés sur la tourbe est un étonnant parc naturel, où le chant des oiseaux vous accompagne en chaland ou en calèche - c'est le silence des eaux, les iris jaunes donnent la couleur soleil dans ces vertes brassées de feuillages, l'espace s'emplit du sourd coassement des grenouilles et des crapauds, alors que perches, brochets et anguilles se partagent ce fond liquide, les ragondins se chargent de détériorer quelques talus.

Les villages de KERHINET et de BRECA forment un ensemble de dix-huit chaumières dans la plus stricte tradition - maisons trapues, pignons aveugles, matériaux, enduits, chaumes, couleurs des volets, jardinets et fleurs surtout les roses anciennes.

Une vraie chaumière d'histoire enfantine, il ne manque que le puits rempli de limonade.



LA BRIERE appartient aux Hommes qui la font vivre. Devenue PARC NATIONAL le 16 octobre 1970, cette région est avant tout, depuis le XVème siècle, la propriété indivisible de ses 21 communes, un droit octroyé en 1462 par François II Duc de Bretagne et auquel les briérons sont farouchement attachés. Les Briérons très fiers de leur marais ne veulent ni l'envahissement, ni la pollution et ils s'efforcent de conserver ce milieu fragile.

Notamment ces jours-ci ALAIN BOUGRAIN DUBOURG, une fois de plus en fait l'expérience avec les chasseurs. On ne rentre pas en BRIERE "clés en mains", il faut montrer "patte blanche" et être accepté.

Si GUERANDE est le pays de l'or blanc, pendant des siècles la tourbe est demeurée le seul combustible de la région, l'or noir des briérons.

Il ne reste à ce jour, qu'un droit d'extraction qui est strictement réservé aux seuls habitants des 21 communes propriétaires collectivement de La Brière.

Retour vers l'hôtel, après une agréable promenade en chaland et en calèche.

Soirée au St Christophe dans le jardin.

Dîner APCOS AUX PARFUMS DE LA MER.

Repas fort agréable sous les ombrages. Mais ..., à une certaine table, mal orientée je suppose, tournant le dos à St Christophe, le plateau de crustacés a eu le mal de l'air, a tangué, basculé et aimanté par LUCETTE ... est tombé ! Pour finir dignement le repas, elle a été contrainte de changer de tenue de soirée pour avoir droit au dessert.

MERCREDI.

Nous sommes des lève-tôt en Bretagne, l'air marin nous donne un sommeil réparateur.

Départ 8 heures.

Embarquement pour une croisière dans le Golfe du Morbihan.

MOR BIHAN signifie "petite MER" par opposition à MOR BRAZ "la grande MER océane". Ce golfe de 20 km sur 15, à l'abri de la houle est né d'un affaissement relativement récent, la mer s'y engouffre par une passe unique dangereuse entre PORT-NAVALO et LOCQAMAYEUR, mais tout de suite s'apaise passant de grande à petite mer, sillonnée de courants compliqués, piquée de voiles blanches et de rochers luisants, l'activité traditionnelle l'ostréiculture est active toute l'année, les eaux du golfe restent d'une extraordinaire qualité, grâce à la puissance phénoménale des marées. Dans environ 1/3 de la surface du golfe, l'eau est entièrement renouvelée tous les quatre jours - le flux et le reflux me font "marée" disait Pierre DAC.

Le Golfe du Morbihan compte autant d'îles et d'îlots que de jours dans l'année dit-on ici, il accueille, cette année en MAI, le Congrès des plus belles baies du Monde, (retransmis par THALASSA sur FR3), auréolé de soleil, il apparaît comme le blason de charme de la Bretagne.

Une quarantaine d'îles sont propriétés privées, les deux plus grandes l'île aux Moines et l'île d'Arz sont les seules communes du golfe.

Les terriens y accèdent en passant par VANNES. Cité d'histoire où naquit et mourut la Bretagne indépendante, signature du Traité de rattachement à la France en 1532.

A COULEAU, PORT BLANC ou LARMOR-BADEN des vedettes vont et viennent entre les îles.

"Quand les Anges voyagent, le beau temps les accompagne" dit Bernard notre guide. Cédiction breton dit vrai, il fait SUPER BEAU.

C'est là, notre départ pour l'île aux Moines - 617 habitants - 310 ha - 6 km de long.

Luxuriante avec ses palmiers et ses hortensias, n'y cherchez pas les moines, ils sont restés à Redon et n'ont laissé que leur NOM à ce lieu hospitalier, planté de pins et de figuiers.

Visite libre. Nous formons 2 groupes, l'un avec CLAUDE HERPIN pour guide local, parlant parfaitement le breton et navigateur de plaisance, et l'autre groupe avec CHRITINE HERPIN, résidente privilégiée de cette belle région (nous avons découvert par carte postale interposée, qu'un Grand Phare breton portait leur NOM, signe extérieur de richesse ... ?)

Nous leur posons les questions en français, pas de problème, ils sont tous les deux bilingues.



A quelques brasses de là, l'Ile d'ARZ (prononcez AR) plus austère, plus paisible, 260 habitants en hiver - les ILLEDARAIS - 324 ha.

Nous déjeunons dans le seul restaurant de l'île. On découvre en se promenant sur ses 3,5 km de sentiers plusieurs monuments mégalithiques.



Continuation de la croisière dans le golfe avec les commentaires amusés du CAP'TAIN NAVIX se laissant distraire sans arrêt par un groupe de jeunes filles, en classe de MER, niveau maternelle supérieur nous dit-il bref, il voulait briller dans sa discipline favorite, incollable sur les petites îles, dont personne ne connaissait le NOM.

L'une d'elles, l'ILE DES CAPITAINEs, parce qu'ils commandaient les trois gros mâts, puis les bateaux à vapeur qui partaient pour des courses lointaines avec leur cargaison. Il y a aussi l'ILE DE VEIZIT, l'île aux Goélands, c'est la plus riche, habitée par les goélands blancs, les goélands gris cendrés et les goélands argentés ... il est brillant notre CAP'TAIN !!

La journée s'avance bien vite et nous voilà arrivés à VANNES.

La rencontre des Vénètes et des Romains dans la bataille qui les opposa en 56 AV JC, battus par Jules CESAR, a donné leur NOM à VANNES.

"le BRO GWENED" Pays vannais reste très breton, dans cette Bretagne Sud, si proche par l'histoire avec la LOIRE ATLANTIQUE sa voisine.

La Révolution et la Chouannerie affectent la vie de la ville, beaucoup de témoignages se retrouvent sur les murs des maisons à colombages, les remparts, les bâtiments de garnison etc ...

Le Pays vannais donne un large échantillonnage de mets bretonnants, la pêche est variée dans le golfe, les parcs à huîtres sont nombreux et le savoir-faire breton indiscutable.

Pensez aux Crêpes SUZETTE par exemple, au KNOUINGN'AMANN - le gâteau de Noël de tous les bretons. Qu'importe l'écriture pourvu qu'on ait le beurre, l'orthographe du mot KOUIGN'AMANN (S) donne du fil à retordre à tout écolier breton, comme beaucoup d'expressions tirées du patois local, l'orthographe est approximative, c'est ainsi que l'on peut voir écrit:

- KOUINGN ANNAM ou
- KOUIGN ANAM ou
- KOUIGN'ANNAM ou encore
- KUIGN'AMAN etc ...
- KOFI ANNAN ... ce n'est pas du breton, ne pas confondre avec le secrétaire général de l'ONU, c'est une autre histoire ...

Il est donc plus facile de le déguster que de l'écrire, en tournant le dos à son médecin.

Ce dessert fabuleux est vieux comme ... il contient autant de beurre qu'une paysanne pourrait en porter ... Cette recette à base de pâte à pain, de sucre, et de beaucoup de beurre, ennemi juré des régimes, est née à la veille de Noël en 1865, à DOUARNENEZ chez un boulanger qui invente ce gâteau pour ses enfants. Chaque ville bretonne le propose, en version originale, celle de VANNES est une des plus renommée.

Ce rapide tour de la ville nous donne faim.



Nous reprenons "le CAR à VANNES" pour rejoindre la gare.

Ma dernière pensée sur cette jolie petite ville, ira à BECASSINE. Notre BECASSINE Nationale est née à VANNES sous la plume de COMMERY, dessinée par PINCHON, elle a aujourd'hui 95 ans et +, elle est toujours d'avant-garde, aventurière arrivant à Paris par la Gare Montparnasse, elle n'a pas froid aux yeux, casse-cou, n'a pas sa langue dans sa poche avec son inséparable parapluie rouge et son baluchon à carreaux, est d'une tendresse infinie dans toutes ses maladresses, elle est aussi, aux dire de Chantal Goya sa cousine ! Rappelez-vous, Bécassine, c'est ma cousine ...

Petites filles, nous attendions, impatientes le JEUDI pour lire LA SEMAINE DE SUZETTE et retrouver notre BD favorite.

Arrêtons la nostalgie, cela ne rajeunit pas !

A bientôt, pour la prochaine escapade, nous retrouverons avec plaisir nos AMIS, Gabriel et Micheline AUPETIT et Jacqueline CUCCHIARO qui, au tout dernier moment n'ont pu se joindre à nous.

Geneviève BARBAROUX.

Notre ami "ZAZA" nous a quittés



Né le 15 avril 1927 à Paris 14^{ème}.
Il entre à la SNECMA (alors Société des moteurs
GNOME et RHONE), comme "Apprenti Ajusteur"
le 20 Septembre 1943.

Il devient "Metteur au point" du Service des
Champs le 2 Janvier 1951, après avoir réussi avec
succès le Concours d'entrée !

Il s'occupe des moteurs de nombreux prototypes:

- GERFAUT,
- GRIFFON,
- VAUTOUR,
- BAROUDEUR,
- DURANDAL,
- Avions DASSAULT,
- etc. ...

En Avril 1960 il devient le premier "Représentant
technique SNECMA" spécialiste des moteurs
civils PWA JT4-A auprès des Compagnies
TAI-UAT, devenues ensuite UTA.

Le 14 Novembre 1966, il est affecté au
programme du Supersonic CONCORDE !

Le 1^{er} Avril 1969 il devient "Chef Mécanicien",
responsable de l'équipe technique
SNECMA-CESO.

En Novembre 1980, il est nommé "Ingénieur Maison", Chef de Service à l'Après-Vente Civile.

Poste qu'il occupera jusqu'au 3 Octobre 1987, date de son départ à la retraite !

Il aura supporté pendant 21 ans notre beau CONCORDE !!

Ses décorations:

- Médaille d'honneur de la Société d'Encouragement au Progrès;
- Médaille du Travail, Grand Or,
- Médaille de l'Aéronautique.

Nous ne l'aurons plus pour nous raconter comme il savait si bien le faire, ses histoires du "GRIFFON" et du
"PETIT GERFAUT" ...

➤ **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'AFFECTATION : sur CONCORDE:.....
 sur SUPERSONIQUE:.....

FONCTION:.....

DATE DE FIN D'AFFECTATION:.....

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 :

- ❶ Le montant de la cotisation **25 EUROS** (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
- ❷ Deux photos d'identité

Le 01 JANVIER 2001

CHER(E) AMI(E),

Information destinée à ceux qui participent ou ont participé à la vie de CONCORDE.

Connaissez-vous l'**A.P.CO.S.**? Cette "Association des professionnels de **CONCORDE** et du supersonique" créé en 1990 par un groupe d'anciens, a pour but de rassembler en une étroite solidarité tous ceux qui "font" ou ont "fait" voler **CONCORDE**.

Nous sommes à ce jour 242 adhérents, dont une majorité de "retraités". Eh oui, notre avion vole en ligne depuis plus de 30 ans,...et nous avons vieilli avec lui! Nous espérons de tout cœur qu'il revolera très bientôt et que cette terrible catastrophe du 25 juillet renforcera encore plus les liens qui nous unissent.

Aussi nous avons besoin parmi nous autant d'**actifs**, par définition plus **jeunes** que de **retraités** qui lors de nos rencontres évoqueront les éléments de la vie de **CONCORDE** tant sur le plan entretien que sur le plan exploitation.

C'est pourquoi en tant que Président, je m'adresse à vous pour vous demander de nous rejoindre.

Nos Activités ?

↳ Une réunion mensuelle du bureau à la DM de Roissy à laquelle vous pouvez assister, le premier mardi de chaque mois. Une autre à Orly dans l'espace PN, salle A320 le troisième mardi de chaque mois, à confirmer avant la réunion. Deux Conseils d'administration et une Assemblée générale, un dîner anniversaire aux chandelles fin janvier, des sorties, soit de la journée (ex : visite de l'opéra GARNIER, sortie à l'hippodrome de VINCENNES, après la visite des écuries du château de GROSBOIS, promenade sur le canal de l'Ourcq), visite du SENAT, de l'HOTEL DE VILLE, soit de quelques jours (Ex : La vallée du Rhin, le Quercy, la Touraine, le pays basque, la Hollande, la Camargue...)

C'est avec plaisir que je vous rencontrerai.

Philippe GIRARD Ancien chef de division CONCORDE



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

A.P.CO.S.

Gilbert BARBAROUX- 25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS- Tél: 01.45.35.55.47.

Apcos.gb@wanadoo.fr

Fondée le 26 jan 1990

j.o du 28 fev 1990

PARIS le 10 février 2001

Cher(e) Ami(e) ,

Si vous désirez vous acquitter de vos cotisations par virement permanent, il suffit que vous remplissiez à votre convenance le questionnaire suivant , que vous y joigniez un **RIB** , et que vous adressiez le tout à **vosre BANQUE**. Merci d'avance à tous et surtout à ceux qui ont déjà opté pour la formule, cela nous évite des rappels forts désagréables .Veuillez noter que notre compte a été transféré au C.L des gobelins et faire le nécessaire auprès de vos banques .Merci d'avance.

DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT

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

Autorise ma banque.....

Compte Numéro.....

**A virer chaque année ,(à partir du 01 janvier et jusqu'au 31 mars,) la somme de
25 EUROS , le.....**

Pour le compte LIVRET A.P.CO.S.
BANQUE 30002 du CREDIT LYONNAIS
GUICHET 00425
COMPTE NUMERO 0000215966 T
CLE RIB 94
Agence PARIS PORT ROYAL
22 Ave des gobelins 75005 PARIS
Tél ; 01.44.08.82.82
A.P.CO.S.
chez Gilbert BARBAROUX 25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS-

date et signature



CHANGEMENTS À NOTER

A.P.CO.S. GILBERT BARBAROUX

26/27 Bd ARAGO
75013 PARIS
01.45.35.55.47
apcos.gb@wanadoo.fr

16 septembre 2001

Cher(e)Ami(e),

Veillez ne plus **envoyer votre correspondance à l'aéroclub** de France, car notre siège social est maintenant à l'adresse ci-dessus. Veillez aussi noter que pour des raisons de commodité, nous avons fait **transférer nos comptes** au crédit **lyonnais des gobelins**. Vous pourrez trouver tous les coordonnés de cette nouvelle agence sur la demande de **virement permanent**, jointe au bulletin.

Nous vous rappelons que vous pouvez nous laisser des messages et nous communiquer votre E.mail.

apcos.gb@wanadoo.fr

Veillez agréer cher(e)s Apcosiens et Apcosiennes , l'expression de mes sentiments les plus distingués . Sincère et cordiale amitié.

pour le bureau

Gilbert barbaroux

A.P.CO.S.



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

ADIEU A GERARD CAILLAT

GERARD,

C'est parce que nous avons fait route ensemble à travers "l'aviation" pendant 57 ans que j'ai accepté l'honneur, le bien triste, de te dire adieu au nom de tous ceux qui t'ont connu, apprécié et aimé.

Que de chemin parcouru depuis les paillasses pleines de punaises du camp CAZES, à CASABLANCA, en 1944, jusqu'à ton perchoir parisien en cette année 2001.

Nos routes, parallèles au départ, se sont plus ou moins séparées, rejointes, croisées, etc ..., pour finalement se rejoindre réellement en fin de carrière et pendant une amicale retraite.

Après le MAROC, longue traversée, en convoi, de l'ATLANTIQUE NORD, zigzaguant pour éviter les U.BOOTE de la KRIEG MARINE. Puis les U.S.A. et le deep south avec l'entraînement sans concessions de l'U.S. ARMY Air Force. Enfin, en août 1945, la réalisation de ton rêve le plus cher: breveté de bombardiers.

A ton retour en métropole tu resteras dans l'armée de l'air et tu participeras à la guerre d'INDOCHINE.

En 1950, tu nous rejoindras au sein de la grande famille AIR FRANCE où tu enchaîneras avec brio les changements de machines et d'affectations.

Nous nous retrouverons en parallèle sur 707, 747 et, plaisir total, sur CONCORDE, le magnifique ! Continuant, à l'approche de la retraite et, après, en NORMANDIE où tu partageras ton temps, Monsieur le maire de la TRINITE de THOUBERVILLE, entre le service de tes concitoyens et ton hobby préféré, la construction ou la rénovation de merveilleux bijoux volants.

Pour terminer ce sera la chaude ambiance de l'A.P.CO.S. où nous retrouvons un grand nombre d'anciens de CONCORDE.

Ton aîné par l'âge, bien que ton cadet d'un mois en tant que pilote, je me suis permis de te juger. Pardonne moi mais, chez tout être humain, il est possible de faire un bilan en additionnant, en positif, les qualités et, en négatif les défauts. Si le résultat est neutre, c'est bien triste. S'il est négatif cela permet au moins d'en parler. Si par contre, il est positif, il est quelquefois permis d'employer des superlatifs.

Chez toi, ce bilan fut extrêmement positif !

Tu étais l'exemple même du "GRAND PILOTE" c'est à dire habileté et technicité heureusement confondues. La Légion d'honneur vint, en son temps, confirmer ce point de vue largement partagé.

Mais, à mes yeux, tu étais surtout un AVIATEUR dans toute l'acceptation du terme. Ta maîtrise professionnelle ne te suffisait pas, tout ce qui était aéronautique représentait le plus grand nombre de tes violons d'ingres. Tu n'as pas cessé de faire joujou avec de drôles de machines, depuis ton étrange petit autogire du début, jusqu'aux merveilleuses réalisations effectuées dans une grange au fond de ton jardin normand. Je ne les ai pas toutes connues, mais je me souviendrai toujours avec émotion que tu m'as permis de juger en vol sur certaine d'entre elles, de la qualité et de la rigueur du travail que tu effectuais.

Je présente, GERARD, mes bien sincères condoléances à tous les tiens, parents, proches et amis, alors que tu nous as quitté nimbé de l'auréole des aviateurs. Tu sais cet arc en ciel, qui est d'ailleurs une couronne plus qu'un arc, puisque c'est un cercle complet, souvent triple, aux couleurs chatoyantes, ... que l'on ne peut voir que du ciel !

ADIEU GERARD

Jacques SCHWARTZ,



Gérard Caillat Commandant de bord Concorde

Gérard est né le 1^{er} juillet 1927 à Villerupt où son oncle était chirurgien. Il était Lorrain et fier de l'être. Son grand-père était contremaître aux Acières de Micheville. Il a gardé un souvenir ému de son premier vol en qualité de commandant de bord, un Paris-Luxembourg-Dusseldorf en DC-3, car il a survolé sa ville natale une belle journée de juillet 1953. Son père, qui a fait carrière dans l'Armée de l'Air lui transmet le virus qui fera de lui un aviateur de talent. A 15 ans il est au Lycée d'Alger et envisage une carrière de Capitaine au long cours. En 1944 il n'a que 17 ans, il s'engage pour cinq ans dans l'aviation. Pour rejoindre son école de pilotage aux Etats-Unis il est embarqué sur un bateau, 17 jours pour traverser l'Atlantique à partir de l'Afrique du Nord, sa plus lente traversée, aime-t-il à rappeler. Il revient breveté pilote sur Mitchell et Maraudeur en 1946. Il frappe à la porte d'Air France mais il est *trop jeune*, il se retrouve alors plongé dans la guerre d'Indochine où "*nous nous faisons canarder sur nos machines trop lentes*". Il quitte l'Armée en 1949 avec la médaille militaire, une Croix de Guerre de trois citations., Il entre à Air France en mars 1950, il est stagiaire pilote et vole sur Caudron Goéland et DC-3. Je fais alors sa connaissance car je suis son radionavigant. Il est nommé copilote en juin de la même année. Il ne reste que trois ans co-pilote et en profite pour faire une série incroyable de qualification de type d'avion : Languedoc 161, DC-3, DC-4, Constellation et Super Constellation. Il est lâché commandant de bord en juillet 1953, il a 26 ans. Il vole sur le réseau Allemagne en DC-4, je suis toujours son radio. Il passe sur Breguet Deux-Ponts et choisi l'Algérie, il y restera trois ans. C'est au cours de son passage sur Breguet qu'il montrera ses qualités exceptionnelles de pilote et de décideur. Le 10 mai 1955 il prépare son approche pour atterrir à Lyon Bron. Soudain une avarie de la commande de compensateur entraîne des vibrations très importantes qui secouent dangereusement la machine. Encore loin de Bron, Gérard décide de poser l'avion dans un champ. Pilotée de main de maître, la *grosse badèche* de 40 tonnes, surnom donné au Breguet par les équipages, glisse d'abord sur un champ de blé et s'arrête en 750m près d'un chemin de campagne. Les 42 passagers sont indemnes, pas une seule blessure et grâce à sa robustesse l'avion est quasi intact. Il sera réparé sur place. Le 8 juillet, aux premières heures du jour Yves Brunaud, le pilote d'essais de la maison Breguet, met les quatre Pratt & Whitney R 2800 de 2100hp à plein régime. Les spectateurs angoissés assistent au décollage de cet avion d'un champ de terre battue, balisé pour indiquer au pilote la distance franchie. Le Breguet est vide et décolle ses 32 tonnes en 350m pour rejoindre Villacoublay, le nid des avions Breguet. Gérard poursuit sa carrière à Air France en volant sur Caravelle, B-707, B-747, il sera instructeur car il apprécie les hommes qui partagent sa passion du pilotage. Il est apprécié pour sa compétence, sa gentillesse et son humilité, qui lui donne si souvent un semblant de timidité. En décembre 1977, ce diable d'homme, dont le visage carré, les cheveux blancs et le physique de cinéma font de lui une doublure idéale pour Joke Ewing, est au sommet de son art et participe au stage Concorde. Pendant 10 ans il servira l'avion avec une très grande rigueur. Il a réalisé beaucoup de vols spéciaux avec une affection particulière pour ceux qui le ramenaient dans le ciel autour de sa Lorraine : Metz, Nancy, Luxembourg, Liège, Bastogne etc... Il a signé les vols où il partageait sa passion de vrai pilote en offrant aux fanas de l'aviation ce qu'il y avait de plus beau dans le ciel, Concorde en formation avec la Patrouille de France à la Ferté Allais, au Bourget, à Lognes et à Rennes pour Yves Duval. Le 1^{er} août 1987 il prend sa retraite, il totalise alors 25.000 heures de vol et sur *son avion préféré, Concorde*, il fera 3.250 heures dont 2275 en supersonique. Il est Chevalier dans l'ordre de la légion d'honneur, officier dans l'ordre national du mérite et il est titulaire de la médaille d'honneur "OR" de l'aéronautique. Bien sûr il pilote encore. C'est sur son avion de coeur, un PT-22 de l'US Army Corps de 1939 qu'il a complètement restauré, qu'il fera ses plus belles heures de vol. Son nouveau port d'attache est à l'Aéro-Club d'Yvetot dans la chaleur et la richesse de ses débuts dans l'aviation, attiré par la musique des moteurs à pistons. Gérard Caillat s'est envolé, le **21 septembre 2001**, dans le ciel de tous ses avions, ces drôles de machines qu'il n'a cessé de construire, de réparer et de bichonner.

J'ai pris cette photo à Roissy, il y a juste un an, le **21 septembre 2000**, le F-BVFC était de retour de New York, de gauche à droite : Gaby Aupetit, Gérard, Jacques Schwartz, son compagnon de route, et René Duguet. Je suis très fier d'avoir été son ami..

Edouard Chemel

