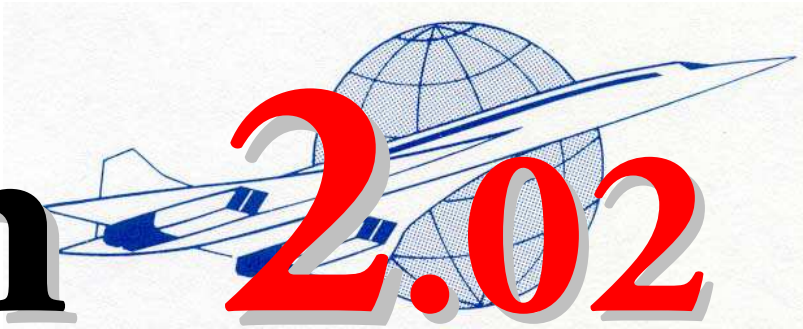


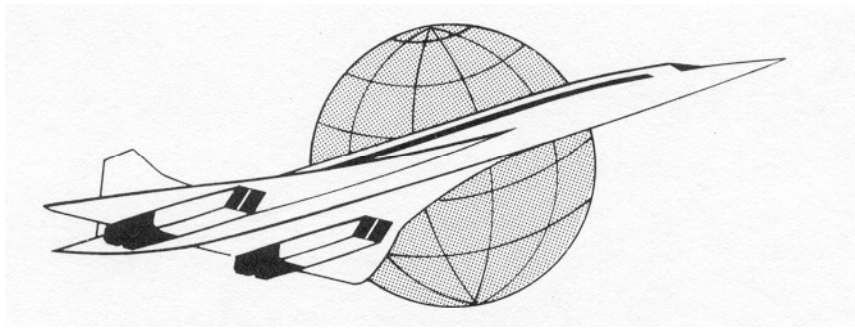
N° 24 OCTOBRE 2002

mach 2.02



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE





**ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE
A.P.CO.S.**

Fondée le 26 Janv 1990 J.O du 28 fév 1990

Gilbert BARBAROUX 25/27, Bd ARAGO 75013 PARIS
Tél : 01.45.35.55.47 e-mail : Apcos.gb@wanadoo.fr

Revue Mach 2.02 Directeur de publication : Philippe GIRARD – Directeur Adjoint : René DUGUET
Comité de rédaction : Gabriel Aupetit - Gilbert Barbaroux - Hubert Michaut - Hubert Protin

<u>CONSEIL D'ADMINISTRATION</u>	<u>LISTE DES COMMISSIONS</u>																														
<table border="0"> <tr> <td>Pour les essais</td> <td>Pour la ligne</td> </tr> <tr> <td>Pierre Boliet</td> <td>Philippe Girard</td> </tr> <tr> <td>Claude Herpin</td> <td>Gilbert Barbaroux</td> </tr> <tr> <td>André Chaumeton</td> <td>Pierrette Cathala</td> </tr> <tr> <td>Claude Durand</td> <td>Roger Cathodeau</td> </tr> <tr> <td>Henri Perrier</td> <td>René Duguet</td> </tr> <tr> <td>Michel Rétif</td> <td>Léon Faviez</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Madeleine Fournier</td> </tr> <tr> <td>Pour le personnel au sol</td> <td>Pierre Grange</td> </tr> <tr> <td>Gabriel Aupetit</td> <td>J.Paul Le Moël</td> </tr> <tr> <td>Pierre Louis Breil</td> <td>Raymond Machavoine</td> </tr> <tr> <td>Jean Pierre Caillaud</td> <td>Nicole Meneuveux</td> </tr> <tr> <td>Jean Claude Caplot</td> <td>Claude Poulain</td> </tr> <tr> <td>Bernard Collombelles</td> <td>Henri Ranty</td> </tr> <tr> <td>Bernard Lapierre</td> <td>Jacques Schwartz</td> </tr> </table>	Pour les essais	Pour la ligne	Pierre Boliet	Philippe Girard	Claude Herpin	Gilbert Barbaroux	André Chaumeton	Pierrette Cathala	Claude Durand	Roger Cathodeau	Henri Perrier	René Duguet	Michel Rétif	Léon Faviez		Madeleine Fournier	Pour le personnel au sol	Pierre Grange	Gabriel Aupetit	J.Paul Le Moël	Pierre Louis Breil	Raymond Machavoine	Jean Pierre Caillaud	Nicole Meneuveux	Jean Claude Caplot	Claude Poulain	Bernard Collombelles	Henri Ranty	Bernard Lapierre	Jacques Schwartz	<p align="center">Commission des statuts</p> <p>C.Poulain-H.Ranty-André Barbaroux-Martine Camuzeaux</p> <p align="center">Commission des activités culturelles</p> <p>R.Duguet-G.Aupetit-M.Fournier-A.Barbaroux-M.Rétif</p> <p align="center">Commission technique</p> <p>R.Machavoine-H.Protin</p> <p align="center">Commission des communications et des relations extérieures</p> <p>Annick Moyal-Martine Taillandier-N.Meneveux-M.Fournier</p> <p align="center">Commission informatique</p> <p>G.Barbaroux-R.Duguet-H.Michaut-C.Poulain</p>
Pour les essais	Pour la ligne																														
Pierre Boliet	Philippe Girard																														
Claude Herpin	Gilbert Barbaroux																														
André Chaumeton	Pierrette Cathala																														
Claude Durand	Roger Cathodeau																														
Henri Perrier	René Duguet																														
Michel Rétif	Léon Faviez																														
	Madeleine Fournier																														
Pour le personnel au sol	Pierre Grange																														
Gabriel Aupetit	J.Paul Le Moël																														
Pierre Louis Breil	Raymond Machavoine																														
Jean Pierre Caillaud	Nicole Meneuveux																														
Jean Claude Caplot	Claude Poulain																														
Bernard Collombelles	Henri Ranty																														
Bernard Lapierre	Jacques Schwartz																														
<p><u>COMPOSITION DU BUREAU</u></p> <table border="0"> <tr> <td>Président :</td> <td>Philippe Girard</td> </tr> <tr> <td>Présidents d'honneur :</td> <td>Fernand Andréani</td> </tr> <tr> <td></td> <td>André Turcat</td> </tr> <tr> <td>Membres d'honneur :</td> <td>Gérard Feldzer</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Poisson Quinton</td> </tr> <tr> <td>Vice-Présidents :</td> <td>Michel Rétif</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Gabriel Aupetit</td> </tr> <tr> <td></td> <td>René Duguet</td> </tr> <tr> <td>Secrétaire :</td> <td>Gilbert Barbaroux</td> </tr> <tr> <td>Secrétaire Adjoint :</td> <td>Léon Faviez</td> </tr> <tr> <td>Trésorier :</td> <td>Gilbert Barbaroux</td> </tr> <tr> <td>Trésoriers Adjoints :</td> <td>Pierrette Cathala</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Hubert Michaut</td> </tr> </table>	Président :	Philippe Girard	Présidents d'honneur :	Fernand Andréani		André Turcat	Membres d'honneur :	Gérard Feldzer		Poisson Quinton	Vice-Présidents :	Michel Rétif		Gabriel Aupetit		René Duguet	Secrétaire :	Gilbert Barbaroux	Secrétaire Adjoint :	Léon Faviez	Trésorier :	Gilbert Barbaroux	Trésoriers Adjoints :	Pierrette Cathala		Hubert Michaut	<p align="center"><u>CHARGE DE MISSION</u></p> <p>Suivi technique Concorde H.Protin</p> <p>Suivi opérationnel Concorde Roger Béral-H.Michaut</p> <p>L'avenir du Supersonique H.Perrier-R.Machavoine</p> <p>L'histoire de Concorde J.P.Le Moël</p> <p>Objets publicitaires R.Duguet-G.Barbaroux</p>				
Président :	Philippe Girard																														
Présidents d'honneur :	Fernand Andréani																														
	André Turcat																														
Membres d'honneur :	Gérard Feldzer																														
	Poisson Quinton																														
Vice-Présidents :	Michel Rétif																														
	Gabriel Aupetit																														
	René Duguet																														
Secrétaire :	Gilbert Barbaroux																														
Secrétaire Adjoint :	Léon Faviez																														
Trésorier :	Gilbert Barbaroux																														
Trésoriers Adjoints :	Pierrette Cathala																														
	Hubert Michaut																														

BUT de L'ASSOCIATION (extrait des statuts) Grouper en une étroite solidarité tous ceux qui appartiennent ou ont appartenu par leur profession à la mise en service et à l'exploitation du Concorde, et ainsi participé au développement de l'Aviation Supersonique

Sommaire

1. EDITORIAL DU PRESIDENT.
2. PROCES- VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE du 23 Avril 2002.
3. LE REVE DE MICHEL RETIF.
4. MERMOZ (lu pour vous dans le bulletin d'Espalion du 10 mai 2002)
5. UN APCOSIEN A L'HONNEUR : André Verdier
6. LES OBJETS « PUB » de l'A.P.CO.S.
7. RECUEIL DE POEMES écrits par notre ami toulousain Bernard SICRE
8. LE BANG SONIQUE par F.Coulouvrat (article trouvé sur Internet)
9. RENAISSANCE D'UN SUPERCONSTELLATION avec Michel DIOU
10. VISITE DU MUSEE GUIMET. Geneviève Barbaroux
11. PRAGUE ET LA BOHEME. Michel GUINOT.
12. LA VIE DU SECTEUR DE VOL CONCORDE.
13. COUP DE CHAPEAU AU SECTEUR
14. LES VOLS SPECIAUX
15. CHANGEMENTS IMPORTANTS à NOTER.
16. DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT.
17. DEMANDE D'ADHESION.

EDITORIAL

Dans quelques semaines, le renouveau de notre Concorde aura un an.

Commencé à cinq vols hebdomadaires vers New York, cette fréquence a été maintenue cet été, contrairement aux prévisions de sept.

Des raisons économiques ont été évoquées pour ce maintien...

Nous avons tous entendu parler d'une prochaine privatisation d'Air France. Que nous apportera -t-elle, et en particulier pour notre Bel Oiseau ?

Début juillet nous avons été reçus, très chaleureusement par l'encadrement de la Division Concorde.

Les Chefs pilote et mécanicien nous ont conviés à une réunion d'information regroupant les équipages techniques et commerciaux, l'encadrement de la Maintenance Concorde, ainsi que l'encadrement P.N.C.

Je tiens à remercier vivement Jean François MICHEL, chef pilote Concorde pour son invitation.

Mon soucis de pérennité de l'A.P.CO.S est toujours présent, mais j'ai confiance dans les jeunes contactés qui, je suis certain, auront à cœur de nous remplacer pour que vive notre association.

Le Président
Philippe Girard

A.P.CO.S.

Paris le 2 mai 2002

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 23 AVRIL 2002

Le Président Philippe GIRARD souhaite la bienvenue aux 29 membres de l'A.P.CO.S. présents, puis il les remercie. Il déclare la séance ouverte à 10h25 et souligne que ce retard est dû au dépouillement des bulletins de vote. Il évoque tout d'abord le décès de trois de nos amis et adhérents ; Messieurs Azad Doniguan, Gérard Caillat et Louis Roudière. Puis il nous signale l'absence de René Duguet retenu auprès de son épouse qui a dû se faire opérer, et de Michel Rétif à qui on a dû enlever une grosseur au bras. Monsieur Henri Perrier nous a rassuré sur son état de santé, et nous pourrions compter sur lui au mois d'octobre.

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 membres du bureau dans leurs différentes tâches. Il en profite pour signaler qu'aucune candidature ne nous était parvenue à l'occasion du renouvellement du tiers sortant. Une nouvelle fois, il fait appel 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 "Apcosement" très bien.

Nous comptons à ce jour 242 adhérents et sommes très heureux de constater que l'ambiance est toujours chaleureuse 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 leur conservons notre amitié, et seront les bienvenus 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 2001/2002. Tout d'abord Les Lacs Italiens en septembre, le déjeuner Toulousain en octobre, le Marché de Rungis en novembre, notre dîner anniversaire en janvier et le musée Guimet en mars. 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.

Assurez-vous, avant de venir, de l'endroit où elles se tiennent. Sous la rubrique

N°7 MANIFESTATIONS 2002/2003, vous trouverez tous nos rendez-vous.

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, ou de bureau. Elles ont **toujours** lieu à 10 heures dans les salons de l'hôtel de ville « Le Lutèce » pour le conseil d'administration et en général à Roissy ME.QN pour les réunions de bureau, voir

N° 7 MANIFESTATIONS 2002/2003.

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 57 personnes n'ont pas encore réglé leur cotisation 2002. Cela nous coûte cher, (25 Euros X 57=1425 Euros), 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 parvenir une autre.

3. OBJETS PUBLICITAIRES.

Vous pouvez nous commander nos différents articles, dont vous avez le détail et les prix ci-joints. 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.

Dans le bulletin N°23 vous avez pu lire le rapport financier de l'année 2001. Malgré les quelques irréductibles retardataires, nos finances se portent bien, grâce à la générosité de nos 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 auront à cœur d'améliorer la situation et de nous simplifier le travail. J'insiste ; 57 adhérents n'ont pas encore réglé leur cotisation 2002 !

5. COMPTE-RENDU TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION ACTUELLE DE CONCORDE AIR-FRANCE

Le remplissage moyen actuel se situe autour de 60%. Une bonne nouvelle : la grande visite du FF est lancée pour remplacer le FA quand il rentrera lui-même en GV en octobre 2003. Par contre à ce jour, nous ne connaissons pas encore le type de visite qui sera exécutée (Celle de British 8500 cycles, ce qui prolonge la vie de notre avion. Ou tout simplement celle d'Air France !)

6. BULLETIN N°24:

Nous espérons que ce bulletin sortira complètement en couleur, du moins nous nous y employons. Le frère de Madeleine Fournier (André) et notre ami Hubert Michaut (qui a eu la gentillesse de nous faire un exposé sur la façon dont nous réaliserons désormais notre bulletin grâce à l'informatique : merci Hubert) travaillent sérieusement sur ce projet.

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 la première semaine de **MARS pour la parution d'AVRIL** et avant la première semaine de **SEPTEMBRE pour la parution d'OCTOBRE**, notre bulletin est sans prétention et il 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 2002/2003.(le18.06.02)

01 octobre réunion bureau CDG 10 h

03 OCTOBRE Découverte du canal BRIARE

15 OCTOBRE CONSEIL ADMINISTRATION 10 h salon « Le Lutèce »

19 OCTOBRE DEJEUNER TOULOUSAIN

05 novembre réunion bureau CDG 10 h

08 NOVEMBRE VISITE A.P.CO.S.

19 novembre réunion bureau CDG 10 h

03 décembre réunion bureau CDG 10 h

03 DECEMBRE NOCTURNE VINCENNES18H30

17 décembre réunion bureau CDG 10 h

2003-07 janvier réunion bureau CDG 10 h

21 janvier réunion bureau CDG 10 h

25 JANVIER 13ième ANNIVERSAIRE Déjeuner hôtel HILTON 12 h.

04 février réunion bureau CDG 10 h

18 FEVRIER CONSEIL ADMINISTRATION 10 h « Le Lutèce »

04 mars réunion bureau CDG 10 h

18 mars réunion bureau CDG 10 h

01 avril réunion bureau CDG 10 h

15 avril réunion bureau CDG 10 h

22 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE 10 h AEROCLUB DE FRANCE

(Déjeuner Sébillon)

06 mai réunion bureau CDG 10 h

20 mai réunion bureau CDG 10 h

21-22-23 et 24 mai visite de « L'ARDECHE » (à confirmer..)

10 juin réunion bureau CDG 10 h

24 juin réunion bureau CDG 10 h

ouf ! ouf ! ouf ! VACANCES

02 Septembre réunion bureau CDG 10 h

16 septembre réunion bureau CDG 10 h

24 SEPTEMBRE 25-26-27 et 28 visite de « L'ANDALOUSIE »

07 octobre réunion bureau CDG 10 h

21 OCTOBRE CONSEIL ADMINISTRATION 10 h « le Lutèce »

04 novembre réunion bureau CDG 10 h

18 novembre réunion bureau CDG 10 h

25 NOVEMBRE SORTIE A.P.CO.S. ?

02 décembre réunion bureau CDG 10 h

16 décembre réunion bureau CDG 10 h

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 à l'AERO-CLUB 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.

8. RENOUELEMENT DU TIERS SORTANT du CONSEIL D'ADMINISTRATION .

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

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

Tous les candidats se sont représentés et ont été réélus.

Félicitations à tous. Le vote s'est déroulé sous le contrôle de Messieurs : Claude POULAIN André BARBAROUX et Hubert MICHAUT.

RESULTATS:

PRESENTS = 29

ABSTENTIONS = 73

BULLETINS NULS = 29 COTISATIONS PAS A JOUR

VOTES EXPRIMES = 130

Nous sommes désolés de constater que 73 adhérents n'ont pas voté et que 29 bulletins ont été annulés cause cotisation pas à jour. Nous souhaitons très sincèrement et serions vraiment très heureux qu'un effort soit fait dans ce domaine, nous pensions que les demandes de prélèvements amélioreraient la situation. Hélas un gros effort reste à faire et nous espérons que vous le ferez. Merci d'avance (25 Euros X 57 = 1425 Euros en moins dans notre caisse !)

9. QUESTIONS.

L'ordre du jour étant épuisé et aucune autre question n'étant posée, Le Président remercie tous les membres de l'**A.P.CO.S** et déclare la séance de l'Assemblée Générale close à 12 heures 20. Il invite tout le monde à prendre la direction du « Sébillon » où le verre de l'amitié leur sera servi avant le déjeuner.

Le Président

Philippe GIRARD

Le secrétaire - trésorier

Gilbert BARBAROUX

Ce n'était qu'un rêve.....par Michel Rétif

Et pourtant...

J'ai fait un rêve, un avion magnifique, sortait d'un nuage, un beau cumulus, éclatant de blancheur, en montée, il rejoignait son altitude de croisière.

Depuis...

Je me surprends à rêver, oui, à rêver que l'avion révolutionnaire, dont les performances sont restées inégalées, à ce jour, mais qui hélas, est déjà vieux, hé ! oui, avait un successeur.

Vous m'avez compris, il s'agissait d'un CONCORDE nouvelle génération. Il est permis de rêver, aussi j'ai pensé vous en faire profiter, ne sommes nous pas à l'époque du partage !

Partager un rêve ! Peut-on espérer mieux ?

Cet avion mythique, était une réponse aux questions que tous se posent.

Comment aller dans un minimum de temps, d'un point à un autre de notre planète.

Aller vite bien sûr, mais en faisant le moins de pollution possible, (bruit, gaz nocifs, couche d'ozone, etc.).

Mais aussi au moindre coût !

Depuis des années nos spécialistes se heurtent à ces problèmes sans pouvoir les résoudre,

Alors !... U n rêve !...

Un rêve, pour alimenter l'espoir, pourquoi pas.

J'ai vu un avion, plutôt une aile volante, double delta, épaisseur relative environ 3,5 %, profil symétrique, stabilisé en profondeur et direction par un empennage papillon et en gauchissement par des élevons à grande profondeur.

L'hypersustentation est obtenue, par la modification de la courbure du profil, assurée par le braquage du bord d'attaque et celui partiel des élevons.

A l'avant deux petites surfaces mobiles se partagent la stabilité longitudinale avec l'empennage papillon.

Il est propulsé par quatre réacteurs situés sous l'aile et fixés à celle-ci par l'intermédiaire d'un mât.

L'atterrisseur tricycle est classique

Le décor est planté.

N'oublions pas que notre avion est destiné au transport de passagers, ceux-ci doivent voyager confortablement dans la partie de l'aile qui leur est réservée, hors, l'épaisseur relative du profil est d'environ **3,5%**, disons 3,75% dans la partie habitable.

La taille d'un passager peut atteindre 2 mètres, en conséquence la cabine, doit avoir une hauteur sous plafond d'environ 2,20 mètres, à cette hauteur s'ajoute l'épaisseur de la structure de la machine soit au total environ 2,80 mètres.

Sachant que l'épaisseur relative du profil est de 3,75%, la corde aura 75 mètres soit la longueur de l'avion.

Le plan central constitue la partie habitable, il est nécessairement plat, il devra pourtant supporter la pressurisation !...

Une solution consistant à réaliser une structure composée de plusieurs lobes, reliés entre eux horizontalement, sur la longueur de l'avion, peut être une solution à ce problème. Des tirants ou éléments de cloison, devront assurer la transmission des efforts, au droit de la liaison des lobes.

Cette partie habitable, se compose de 11 compartiments, on trouve de l'avant vers l'arrière :

Le poste d'équipage, un compartiment électronique, un galley, des toilettes, l'entrée avant, la cabine avant, la cabine arrière, le galley arrière, des toilettes, le compartiment à bagages, et l'entrée arrière.

La partie avant est fixe, pas de nez basculant, la vision vers l'avant n'est obtenue que par l'intermédiaire d'un écran vidéo, système jugé suffisamment fiable, outre la vision vers l'avant, des caméras judicieusement disposées, peuvent permettre la visualisation à l'équipage de l'avion et de son environnement, de larges hublots, assurent à celui-ci la vue de l'environnement atmosphérique.

Au niveau de la cabine, des hublots situés au plafond à la verticale des allées, permettent l'éclairage à la lumière du jour.

La partie arrière contient le réservoir d'équilibrage de l'avion, et se termine par le compartiment de l'A.P.U.

La voilure proprement dite se compose, si on excepte le plan central, de quatre parties.

Deux plans latéraux.

Deux ailes extrêmes.

Les plans latéraux sont accouplés au plan central par un système d'axes et de chapes.

Les ailes extrêmes sont fixées à ces plans par boulonnage, par l'intermédiaire de ferrures appropriées (type CONCORDE).

Les dérives type papillon, calées à environ 45° sont fixées à l'arrière du plan central, par le même procédé.

La propulsion.

Parlons un peu des propulseurs, ce sont en fait des réacteurs, probablement à double flux, précédés d'une entrée d'air à géométrie variable et se terminant par une tuyère à géométrie variable également, adaptable à toutes les conditions vol, mais, aussi capable d'assurer la fonction reverse.

Ah ! ... Ce rêve !...

Et bien oui !.. Ces réacteurs sont situés comme sur la plupart des avions classiques, en pod sous la voilure, dont ils sont séparés par un mât intermédiaire.

Cette disposition permet en premier lieu, d'avionner des moteurs d'origines différentes, fonction de l'évolution des techniques dans ce domaine.

Le grand avantage de cette disposition, réside dans la facilité d'intervention de la maintenance et du même coup de la facilité de remplacement, programmé ou non, des propulseurs, qui à l'évidence constituent l'élément le plus fragile, donc le plus vulnérable de l'avion.

A l'inverse de la plupart des avions actuels, le relais d'accessoires liés à chaque moteur ne se trouve plus compris dans la nacelle de celui-ci mais dans la voilure, au-dessus de chacun d'eux, entraînés par un arbre de transmission vertical.

Dans ce compartiment de voilure, accessible par l'extrados se trouve également le réservoir d'huile moteur et les équipements, liés au prélèvement et conditionnement d'air.

Puisque nous évoquons les générateurs de puissance, il faut ajouter à cette description, un A.P.U. destiné à assurer l'autonomie de l'avion au sol, y compris le démarrage des réacteurs

Notre avion prend forme.

Il vole bien, nous n'en doutons pas, il a quitté la terre ferme et doit y revenir !...

Il a donc un train d'atterrissage, ce train est tricycle nous l'avons déjà dit, il est donc composé d'un train avant et de deux trains principaux.

Le train avant classique assure l'orientation de l'avion au sol, il s'escamote vers l'avant, dans le plan central qui tient lieu de fuselage.

Les trains principaux, sont articulés sur chacun des plans latéraux, dans lesquels ils s'escamotent longitudinalement vers l'avant.

Ils se composent chacun d'un fût contenant l'amortisseur principal, à l'extrémité inférieure duquel, s'articule un bogie composé de trois diabolos, répartition de la charge oblique. Un petit détail, le diablo arrière articulé s'oriente à la demande, évitant ainsi des contraintes élevées en virage au sol.

La stabilité en tangage du bogie, est assurée par un amortisseur auxiliaire.

Et bien voilà, nous avons fait le tour !

Ce n'est pas toujours facile de décrire un rêve Vous pouvez me croire.

Il faut faire appel à sa mémoire, faire preuve aussi d'un peu d'imagination.

J'espère avoir réussi à capter votre attention, en partageant avec vous cette envolée vers ce rêve, futur possible, pourquoi pas !

Si j'ai réussi à vous embarquer à bord de cette hypothétique, machine volante.

Continuons à rêver! ...

Et parlons un peu des systèmes associés.

Décrire les systèmes associés à un tel avion, est tout un programme, là, il faut sortir du rêve et passer dans le concret, car ces systèmes, pour la plupart existent sur les avions modernes, ils sont certes, toujours perfectibles.

Pour les décrire, nous pouvons parler de circuits.

Le premier d'entre eux est le circuit carburant.

Le carburant est contenu dans des réservoirs structuraux, légèrement en pression, répartis dans la voilure, aux endroits laissés disponibles par les équipements liés à l'ensemble des systèmes.

Un de ces réservoirs, comme sur CONCORDE, se situe à l'arrière du plan central, il sert entre autre à l'équilibre longitudinal de l'avion.

Quatre d'entre eux, jouent le rôle de nourrices, chacune affectée à un réacteur, il va sans dire qu'un dispositif de vide vite, permet d'alléger l'avion en cas de nécessité, pour permettre un atterrissage d'urgence.

L'autre circuit essentiel, est le circuit électrique.

Le principe de ce circuit, est complètement nouveau, il ne peut se comparer à aucun de ceux qui équipent les avions actuels.

La génération électrique est à courant alternatif, à fréquence variable. Elle se compose de quatre circuits indépendants, qui se partagent équitablement les consommateurs de l'avion.

Chacun des quatre circuits de consommation indépendants, sont alimentés par un alternateur à fréquence variable.

Dans le cas de mise hors service d'un alternateur, pour une raison quelconque, le circuit de consommation correspondant, est automatiquement couplé à l'alternateur en service du même côté de l'avion, sans délestage.

Partant de cette situation, si un deuxième alternateur cesse de fonctionner les circuits correspondants, sont automatiquement commutés, sur chacun des deux alternateurs en service.

Chaque alternateur est capable à pleine puissance, d'alimenter éventuellement, trois circuits de consommation, sans délestage.

Si un seul alternateur alimente les quatre circuits de consommation, il y a délestage des consommateurs non indispensables, cela sera également le cas lorsque, seul l'alternateur de l'A.P.U. alimentera l'avion.

Il va de soit, qu'au sol, la totalité des circuits peut être alimentée par un groupe de parc.

Les circuits de secours sont alimentés en courant continu, par des groupes de batteries, elles sont elles même chargées par les générations alternatives.

L'alimentation des circuits de commandes de vol, à fréquence fixe, est assurée par des convertisseurs statiques, alimentés par les batteries.

Comme nous le verrons plus loin, les vérins de commandes de vol, sont alimentés en puissance directement par la génération électrique à fréquence variable.

A votre avis, quel serait le circuit à avoir le plus d'importance après cette énumération ?

Vous pensez au circuit hydraulique

Vous avez raison, mais justement, nous avons pris le parti, de nous en passer

Pour les raisons suivantes :

Un circuit hydraulique est généralement très complexe, lourd, souvent générateur de vibrations, et sujet à fuites, celles ci peuvent avoir des conséquences qui peuvent être très graves, c'est la raison pour laquelle, il est généralement doublé voir triplé !

Mais par quoi le remplacer?

Tout simplement par la génération électrique.

Toutefois la mise en mouvement, des trains, des gouvernes, et éventuellement d'autres servitudes telles que portes etc. ...est généralement obtenue grâce à des vérins, qui nécessitent de disposer d'une source de pression hydraulique, immédiatement disponibles.

Cette condition peut être remplie par l'utilisation d'un petit générateur électro-hydraulique lié à chaque utilisateur.

Autrement dit, à chaque train, chaque vérin de commande de vol, sera associé une mini génération électro-hydraulique, très compact, y compris bien entendu, pour les circuits de freinage, normal et secours.

Une mini centrale électro-hydraulique, se compose des éléments suivants :

Un accu cylindrique concentrique à un réservoir, l'ensemble est d'une capacité utile sensiblement, égale à la capacité totale du vérin qui lui est associé. Accu et réservoir seront pressurisés à l'azote, légèrement pour la partie réservoir. Cet accu est mis sous pression, au moyen d'une pompe.

Une pompe à débit variable (fonction de la pression accu), celui-ci devient nul, lorsque la pression régulée est obtenue.

Cette pompe est entraînée par un moteur, alimenté en énergie, par une des générations électriques, en circuit normal ou secours, au choix de l'équipage ou automatiquement.

La liaison hydraulique, entre la mini centrale et le vérin qu'elle alimente, doit être la plus réduite possible, s'il n'a pas été possible de réaliser un ensemble unique.

Maintenant que nous disposons de l'énergie qui nous permettra d'actionner les gouvernes, voyons comment sont réalisées les commandes de vol.

Les commandes de vol sont électriques, du même type que sur AIRBUS, avec « mini manche ». Elles répondent aux ordres des pilotes, à ceux des auto-stabilisateurs, des limiteurs du domaine de vol, ainsi qu'à ceux du pilote automatique en service.

Sur chaque axe, profondeur, direction, et gauchissement, les gouvernes sont divisées en plusieurs parties, chacune constituant un élément indépendant, actionné par un vérin électro-hydraulique de puissance, chacun de ces vérins recevra son énergie, d'une des générations électriques indépendantes.

Dans le cas, de perte d'une génération électrique, le transfert de l'alimentation des vérins concernés s'effectuera automatiquement, sur une génération électrique disponible.

Reste le cas de la panne simple, d'un vérin de puissance ou du groupe électro-hydraulique associé. Seul l'élément correspondant sera affecté et immobilisé automatiquement, il pourra toutefois revenir dans le lit du vent relatif, grâce au transfert du liquide d'une chambre de commande dans l'autre sans perte d'amortissement. Les éléments de gouvernes normalement alimentés, assureront le contrôle de l'avion, pour la suite du vol.

Comme sur CONCORDE, chaque cas de panne, analysé, conduit à une réduction du domaine de vol.

Après cette description.

Notre rêve se concrétise, autour d'un avion révolutionnaire, destiné à être habité, son rôle n'est-il pas de transporter des passagers !

Il lui faut donc, rendre habitable la cabine, le poste d'équipage et aussi, ventiler certains équipements.

Donc conditionner l'air admis en cabine.

L'air destiné à ce rôle, sera prélevé sur les compresseurs des réacteurs, comme sur tous les avions, à cabine pressurisée existants, et conditionné, par des groupes de conditionnement d'air.

Ces groupes se situeront, comme cela a déjà été dit, dans les plans latéraux, à l'intérieur des baies sèches au-dessus des réacteurs, c'est déjà le cas pour CONCORDE.

L'air ainsi utilisé pour le conditionnement, sera automatiquement régulé, en pression, température, débit de renouvellement, et taux d'humidité pour assurer, de bonnes conditions de vie en cabine.

Un soin particulier sera apporté à la vie à bord.

Prévu pour transporter environ 200 passagers, ceux-ci disposeront de sièges confortables, facilement accessibles, toutes les facilités en matière de communication seront à leur disposition, et naturellement, un service irréprochable sera de rigueur.

Et bien voilà !...

Vous savez tout.

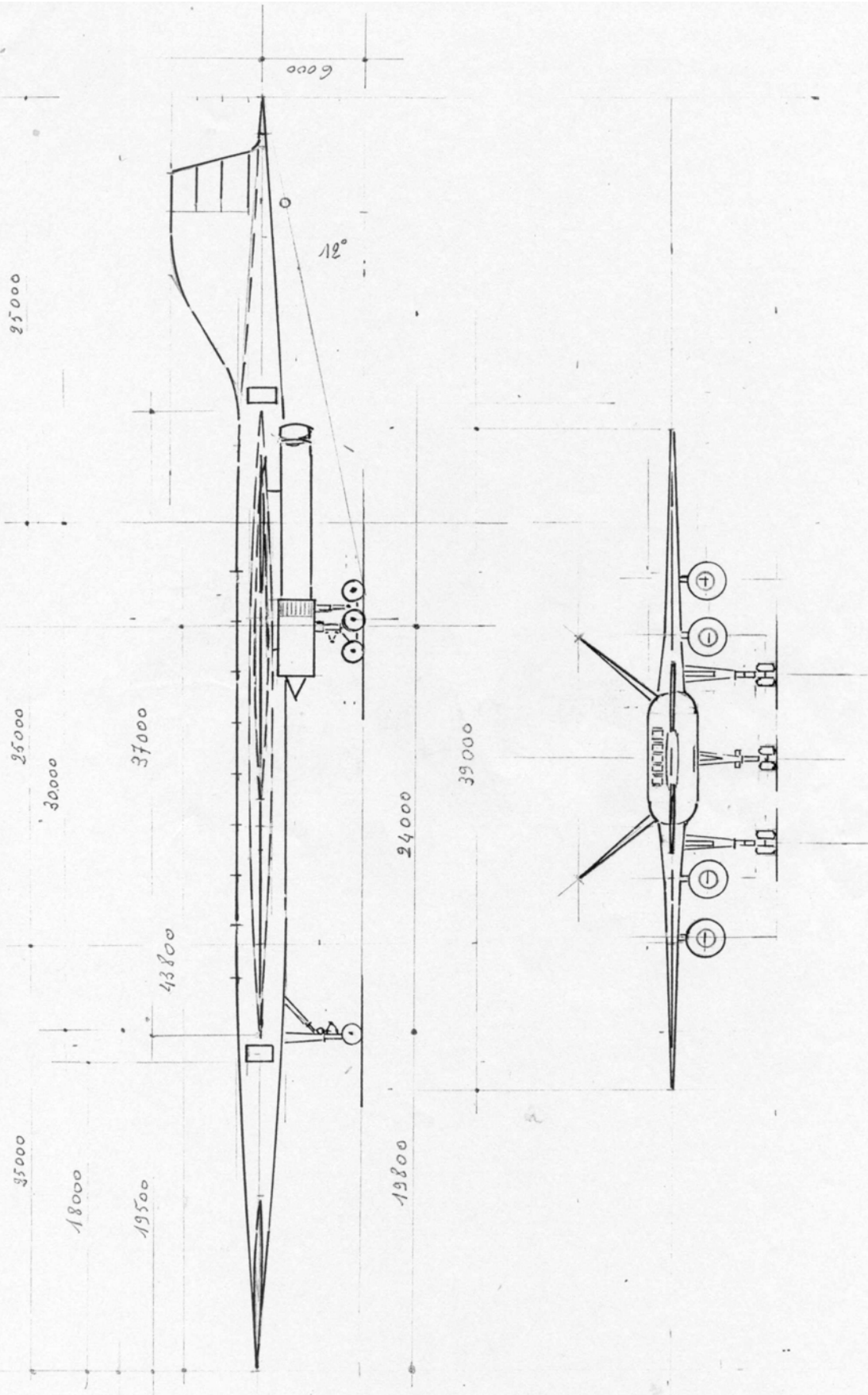
J'ai débuté mon récit, par la description d'un rêve, il s'agissait donc d'un événement récent, mais appartenant déjà au passé, et voilà que je me surprends à le terminer au futur !...

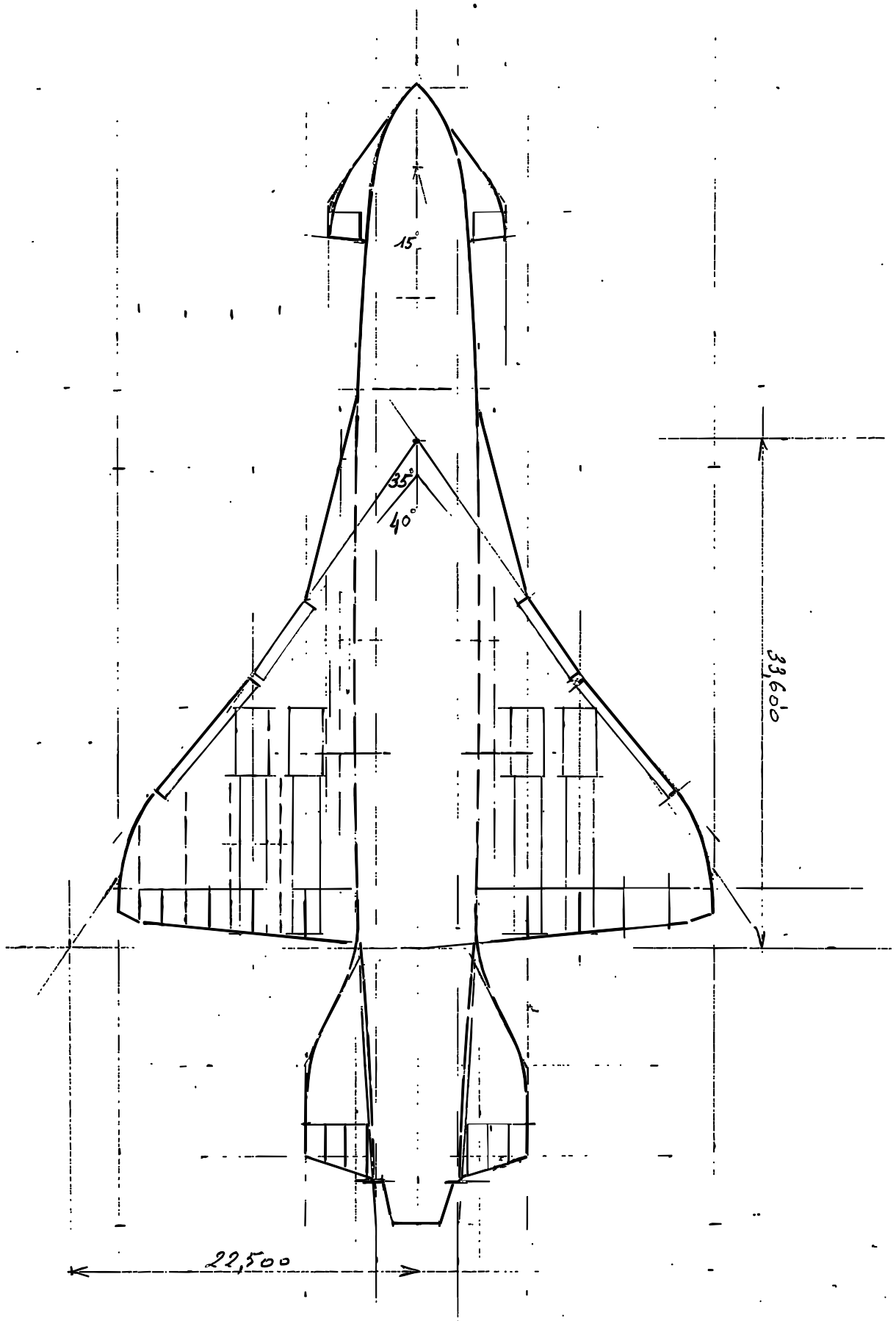
Allez savoir.

Je me suis peut être mis à croire, ce rêve réalisable ! ...

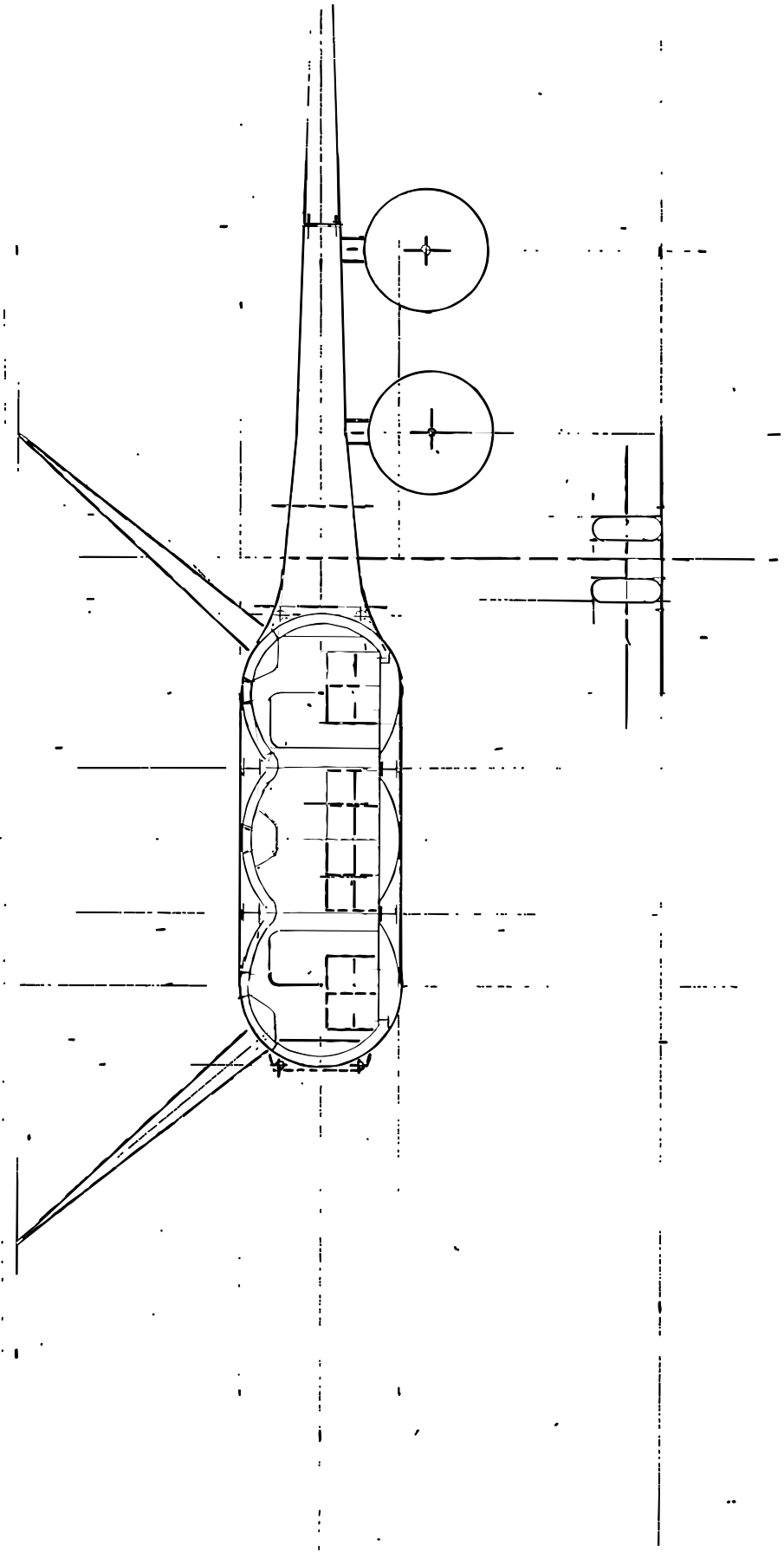
Michel RETIF

Concorde nouvelle génération vision magique ou chimère ?





Coupe de la cabine au droit du cadre principal.



Jean MERMOZ, le Centenaire

9 DÉCEMBRE 1901 naissance à Aubenton (Aisne)

7 décembre 1936 «AVONS COUPÉ moteur arrière droit» :
dernier message de l'hydravion «Croix du Sud»



Entre ces deux dates, va irrésistiblement s'imposer la figure la plus prestigieuse et la plus emblématique du transport aérien à ses débuts.

Le Bulletin d'Espalion vous propose, dans une 7^e chronique, un rapide éclairage de ce destin hors série. Quelques dates, événements significatifs dessinent, au fil de ces 35 années, le légendaire profil de l'Archange !

L'enfant Mermoz

Son patronyme a des consonances savoyardes, mais les Mermoz sont passés des Alpes aux Ardennes depuis longtemps.

Les parents tiennent, à Aubenton, un hôtel, le "Lion d'Or" où Jean naquit. Son père, Jules, et sa mère, Gabrielle Gillet, que Jean appellera bientôt maman Gaby ou Mangaby, forment un couple inharmonieux. Mme Mermoz se réfugie chez ses parents à Mainbressy, 18 mois après la naissance.

Jean va grandir dans un environnement glacial. Les grands-parents admettent mal cette "fuite" du logis conjugal. La jeune mère et son fils se réfugient dans une intense tendresse mutuelle, presque clandestine. Le caractère de ce jeune garçon, grand, mince, blond, silencieux, se forme à la rigueur et au sacrifice.

Solitaire, il aime lire, écrire, surtout dessiner ou démonter une vieille horloge.

Les exploits de l'aviation naissante (le premier grand meeting de 1909 à Reims !) le laissent indifférent.

Inscrit en 6^e "moderne" à l'école professionnelle d'Hermon, il quitte, avec ses grands-parents, les Ardennes le 28 août 1914. Mangaby, absente lors de ce départ précipité, ne retrouvera Jean qu'en 1917 !

Jean Mermoz dans le Cantal

Nos réfugiés sont dirigés vers Aurillac, au 22 rue des Tanneurs. Sans nouvelles de Mangaby pendant 3 ans, Jean est élève du lycée, plutôt littéraire, solitaire, sportif. Malgré le quasi-dénuement familial, c'est un bel adolescent costaud, lumineux que découvre Mme Mermoz ce 27 septembre 1917.

Paris

Le couple reformé vit au 14, avenue du Maine. Gabrielle infirmière à Laënnec, Jean est élève du lycée Voltaire.

Echec au bac, dépression, fin des études, une année vide... malgré un séjour à Aurillac où ses grands-parents resteront jusqu'en 1920.

Pilote Militaire

Excellent pilote, militaire peu convaincu. Engagé au Bourget le 26 juin 1920. Opte pour l'aviation sur les conseils de Max Delby... chanteur d'opérettes, ami de la famille. Le déclin : "la solde est meilleure" !

Donc, école d'Istres "corvées de cailloux et d'enterrerments". Jean côtoie la mort au quotidien. Malgré 2 accidents, brevet de pilote militaire. La révélation ! "Pilote régulier et précis". Le grand Mermoz est né.

Volontaire pour le Levant, il découvre le Bréguet XIV et la magie orientale de Beyrouth, Saïda, Palmyre... Véritable novice, notre futur héros de la "Postale" fait là son apprentissage.

Première panne dans le désert ! Sa spécialité. En

mars 1923 1^{er} panne "en dissidence". Deux jours de marche, sans eau. Jean porte son mécano déliquant, jusqu'à une piste où passe une patrouille.

Mars 23, le sergent Mermoz, 300 h de vol, croix de guerre des T.O.E. (Théâtre d'Opérations Extérieur) avec étoile d'argent, cité à l'ordre de la division : "très bon pilote, plein d'allant, toujours volontaire... plusieurs missions de liaisons lointaines en pays hostile". A 22 ans, c'est plus qu'un satisfecit de la hiérarchie militaire. C'est le véritable programme de la vie qui attend le déjà grand Mermoz.

30 mars 1924, congé libérable. 23 ans et... pas un sou vaillant ! Les copains (dont Guillaumet), les bars, les restos... les filles...

La Galère

Pendant 6 mois, le héros du Levant est quasi clodo. Toutes ses démarches "foirent". De petits boulots en asiles de nuit, il survit. Comme au désert. Engagé pour un vol de cascade dans le film "La Fille de l'Air". Il exige, hypocrite, un vol d'essai, en solo, avant de plonger dans l'Oise Suzanne Grandais.

Pilote de ligne

Enfin ! Un courrier des Lignes Latécoère.

Convoqué pour le lundi 13 octobre 1924 à Toulouse Montaudran. Signé Didier Daurat, le chef. Vendredi, minute de vérité. La scène est d'anthologie et nous régale depuis... 77 ans !

"Montrez-ce-que-vous-savez-faire" que dit le chef à ce nouveau, ancien moniteur de Chasse.

Et c'est le "rodéo" endiablé d'un Mermoz déchaîné qui chevauche son Br. XIV avec l'ivresse des retrouvailles.

Quelques dernières glissades audacieuses préludent à un atterro tout en douceur, les deux roues pile dans le rond. Ouais !... Le regard des copains est de mauvais augure : "tu peux faire ton baluchon, petit".

Chez Daurat, le "petit" se fait copieusement eng....

— "Allez au cirque... on vous dressera".

— "Mais vous me chassez ?"

— "Reprenez l'avion, faites un vol NORMAL, comme on doit travailler à la Ligne".

Vite dressé, notre bizuth te leur fait un tour de piste tracé au cordeau et au compas ! Daurat, évidemment, n'était plus là...

Après avoir lavé quelques cylindres (encore un novice...) et "dégroulé" (démonté) quelques moteurs 300 ch Renault, Jean assure ses premiers vols sur l'Espagne et le Maroc (voir l'histoire de la Ligne Toulouse Dakar en annexe).

L'histoire de la Ligne désormais s'inscrit dans la vie quotidienne de Mermoz, "régulier comme un facteur rural".

Entre deux tournées, le facteur retrouve ses copains au "Grand Balcon" qui, à deux pas du Capitole, était un peu le "Bateau Lavoir" des pionniers. Et les gars se racontaient... leurs peurs, leurs "caraffes" de moteur, les pièges des terrains de fortune.

L'Espagne

Janvier 25, après 3 mois de "Maison", Jean est

affecté à Barcelone pour le tronçon "Ibérique" Toulouse - Barcelone - Alicante. Il adore l'Espagne, apprend la langue, se passionne pour les toros entre deux tempêtes sur les Pyrénées. Une médaille évidemment : celle de l'Aéroclub de France pour 120.000 km dans l'année 1925 en 800 h de vol (calculez la moyenne... : 150 km/h !)

Le Maroc

Mars 1926 : on suit le mouvement, vers le Sud, le grand Sud. Toulouse - Dakar. On retrouve à Casablanca des copains : Lécrivain, Lassalle, Gourp, Erable... La vie ne tient qu'à quelques tubulures d'eau, d'huile, au ressort de soupapes, aux bougies, au sable dans le carburateur... On la mène, justement..., très joyeuse, la vie au Maroc !

Au Sud d'Agadir, c'est moins drôle. Le 22 mars 26 Mermoz se perd, dépasse Cap Jubé et ... tombe en panne de moteur. Capturé par les Maures, il sera libéré, après 6 jours d'une atroce captivité et contre forte rançon.

L'Amérique

Novembre 1927, Mermoz s'installe à Buenos-Aires. Les Lignes Latécoère sont devenues Compagnie générale aéro-postale depuis le 11 avril. La nouvelle entreprise se sent pousser des ailes. Il s'agit de concurrencer les dirigeables Zeppelin et conquérir l'Amérique du Sud.

Chef pilote, chef d'escale.

Il a donc 26 ans et devra défricher la ligne d'Argentine, plus tard, passer les Andes et toucher le Chili ! Un Daurat américain !

"Vol de Nuit", c'est pour J. Mermoz le 16 avril 28. On a la T.S.F. et ... beaucoup de culot !

M. le directeur vole encore, se pose en août en panne dans une palmeraie au Paraguay. Pris pour espion, palabre en espagnol ; des semaines en pirogue pour acheminer un moteur. En décembre, sur une plage brésilienne, se trouve entouré de malheureux lépreux.

Les Andes ! Huit ans après Adrienne Bolland — (re)lire le B.E. du 27.07.01 — le 2 mars 29, une panne de carburateur contraint Mermoz à se poser sur une étroite plateforme en déclivité. Pour arrêter les 2 tonnes du Laté 26, l'Archange saute prestement, s'arcboute à la queue et fait pivoter le taxi. Collenot, le fidèle mécanicien, répare et, en voiture ! Le comte de La Vaux, passager, apprécie.

On remet ça huit jours après ! Un sévère "rabat-



Mermoz et son fidèle mécanicien A. Collenot.

Jean MERMOZ, le Centenaire (suite)

tant", au sortir d'un col, plaqué l'avion sur un plateau caillouteux. A 4.000 m, par - 10° à - 30°. Mermoz et Colletot réparent l'avion, colmatent les fuites, hissent l'appareil en haut du glacier. Deux jours (et deux nuits), 2 hommes, là-haut, seuls ! Pour décoller (enfin) deux crevasses de plus de 10 mètres sont à "sauter". Et ça passe ! signé Mermoz.

Avec de nouveaux avions Potez 25 moteur Lorraine - Dietrich de 400 ch un plafond de 7.400 m, le 14 juillet 1929 Mermoz et Colletot inaugurent la ligne Mendoza - Santiago. La voie d'Adrienne...

L'Atlantique

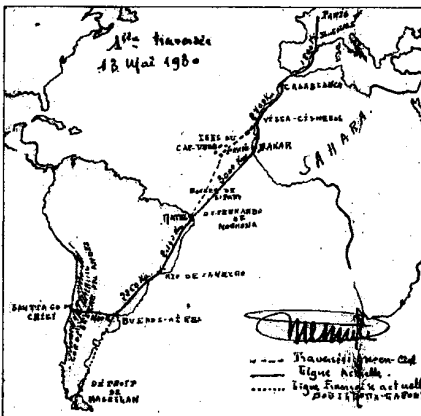
Mermoz est breveté pilote d'hydravion à Bordeaux. La compagnie Aéropostale rêve de compléter son réseau par le survol de l'Atlantique, le tronçon Dakar-Natal, jusqu'ici assuré par avions "rapides" qui mettaient plusieurs jours. Mermoz, désormais célèbre, fêté, adulé, va affronter un nouvel élément : l'Océan.

Le 12 mai 1930, la grande première ! Mermoz, Dabry (navigateur), Gimé (radio), dans leur Laté 28 à flotteurs (mot. Hispano 600 ch) transportent 130 kg de courrier de Dakar à Natal (Brésil) soit 3.173 km en 21h10m.

Au retour, le 8 juillet, fuite d'huile. Mermoz plaque l'hydro sur le flanc d'une vague immense, près du navire "Phocée" qui récupère équipage et courrier. La routine.

Cette année 1930 se termine dans de terribles difficultés pour l'Aéropostale, difficultés financières, juridiques, politiques. Mermoz, évidemment, est plus ou moins mêlé à cette crise que son caractère de fonceur, droit, a du mal à vivre.

Le 30 août, fidèle à ses habitudes, il sautera d'un



Carte de la ligne Paris - Santiago du Chili dessinée par Mermoz.



1936 - Compagnie Air France : arrivée à Natal du Laté 300 "Croix du Sud".

proto qui s'est disloqué à 4.000 m. Parachute, piquets de vigne, hôpital.

Mais, le 30 mars 31, avec Paillard, il bat le record du monde de distance : 8.960 km en 59 h 14m.

L'Arc en Ciel

Mermoz était farouche partisan des avions "terrestres" par opposition aux hydravions, forcément plus lourds, plus lents, offrant une sécurité plutôt illusoire. Un jeune ingénieur des Arts et Métiers / SupAéro, encore plus jeune que Mermoz, partageait ses idées.

René Couzinet, aussi, était stimulé par les épreuves. Après la perte de deux protos, le 3^e est sorti de l'île de la Jatte. Mermoz le prend en main.

Et le 16 janvier 1933 c'est la gloire : Dakar - Natal à 250 km/h, 5 à bord. Retour au Bourget triomphal.

30 août 1933, création d'Air France. Mermoz, inspecteur, sera bientôt commandeur de la Légion d'Honneur. L'idole des foules.

L'Arc en Ciel fera 10 liaisons sur l'Amérique en 1934 et le 17 octobre, à bout de souffle, se retirera au Bourget. Malheureusement pas au Musée de l'Air...

Sic transit... Disons qu'il fallait un Mermoz surdoué et herculéen pour piloter cette merveille.

Air France

La ligne France - Amérique est désormais assurée par des appareils tels que Laté 300 Croix du Sud et Ville de Mendoza ; Blériot 5190 Santos Dumont ; Farman 220 Centaure ; Laté 301 Hexamoteur Lieutenant de vaisseau Paris.

La page héroïque est tournée, elle va, hélas, tourner pour Mermoz aussi.

La Croix du Sud

Nommé inspecteur général d'Air France, Jean Mermoz sillonne toujours ces lignes qu'il a défrichées au péril de sa vie. Une dernière fois, la mécanique va le trahir, mais la chance n'y est plus.

Le 7 décembre 1936, il décolle la "Croix du Sud" du plan d'eau de Dakar. C'est la 144^e traversée, la 24^e pour lui. A quai, Guillaumet. A bord, ses derniers équipiers, ses copains : copilote Pichodou, mécano Lavidalle, navigateur Ezan, radio Cruveilhier.

Demi-tour pour un problème d'hélice et réducteur, fuite d'huile. On bricole. On repart à 6h52. A 10h43 dernier message, à 700 km de Dakar : "Avons coupé moteur arrière droit".

La citation à l'ordre de la Nation sera, dans sa sobriété, le plus opportun des hommages et notre meilleure conclusion :

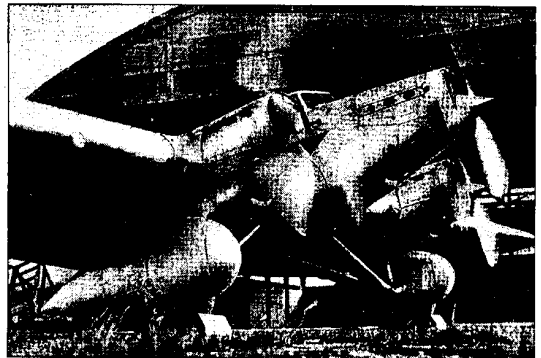
"Sublime figure d'aviateur... a fait de son nom un symbole et de sa carrière une longue suite d'exploits... entre de plain-pied dans la légende et s'inscrit parmi les héros les plus purs de l'Aviation française". 8.200 heures de vol.

A. VERDIER

La Mourgale décembre 2001

« J'ai refait tous les calculs. Notre idée est irréalisable, il ne nous reste qu'une chose à faire : la réaliser ».

Pierre-Georges Latécoère



Couzinet 70. L'Arc en Ciel, un trimoteur à l'aérodynamisme étonnant pour l'époque, avec lequel Mermoz traverse l'Atlantique Sud en janvier 1933. En mai, il relie Natal-Dakar.

Le 7 décembre :

Départ de DAKAR du A.K.G.F. à 4h32 GNT revenu à 4h40 cause hélice, moteur arrière droit ne passant pas.

N.755 DE DAKAR A 16.30

DDD. AF. PARIS HELICE NE PASSANT PAS ARRIERE DROITE STOP CAUSE HUILE SUR PLATEAU COLLECTEUR STOP APRES NETTOYAGE ET VERIFICATION CABLAGE FONCTIONNANT PARFAITEMENT LORS DU DEUXIEME DEPART.

AF DAKAR

Départ à nouveau à 6h52 même courrier

Emissions reçues de la CROIX DU SUD :

— à 8h30 position 13.12 N. 19.48 W. T.V.B.

— à 9h20 T.V.B. 8/10 couvert vent E. 25 kms. Visibilité bonne - Altitude 300

— à 9,30 position 12.18 N. 21.15 W.

— à 10,20 T.V.B. 4/10 couvert vent NE 15 kms. - Visibilité bonne - Altitude 350.

— à 10.43 - avions coupé moteur arrière droit (dernières émissions reçues du A.K.G.F.)

— à 13h20 DAKAR signale :

7/12 1255 N° 751 DAKAR AF. A PARIS

SOMMES SANS NOUVELLES FR. F. - AKGF PARTI A 0662 POUR NATAL STOP DERNIERE EMISSION 10.43 AVONS COUPE MOTEUR ARRIERE DROIT STOP POSITION PROBABLE 1043 GMT 1108 N. 2240 W. STOP AVONS ALERTE AVISO QUI SERA SUR LES LIEUX A 14.30 STOP AVONS TRANSMIS AVURNAV STOP FERONS PARTIR F. - AOXE A 14.00 POUR DIRIGER RECHERCHES.

AF DAKAR

COMPTE-RENDU DES MESSAGES RELATIFS A LA DISPARITION DE LA «CROIX DU SUD»

49^e Frame du 7 Décembre 1936 (courrier DAKAR - NATAL)

Appareil : «CROIX DU SUD» (F.-A.K.G.F.) Laté 300 quadrimoteur Hispano 12 nbr. 650 CV.

Equipage :

Chef de bord : MERMOZ, Jean

Pilote : PICHODOU, Alexandre

Navigateur : EZAN, Henri

Radio : CRUVELLIER, Edgar

Mécanicien : LAVIDALLE, Jean

Chargement :

Poste : 282 kg 350

Matériel : 25 kg 600

Essence : 12.100 litres

Huile : 400 kg

METEO PREVUE par O.N.M.

N.151 DE FMA le 5/12 à 12h15 AF FSN PPN.

ANTICYCLONE ATLANTIQUE DESCEND JUSQU'A 20 N. ZONES DE BASSES PRESSIONS INTERESSENT SENEGAL ET ATLANTIQUE SUD PAR 28 W. ET 5 N. PARAGES PPI LES HAUTES PRESSIONS ATLANTIQUE PERSISTENT SANS CHANGEMENT. LA DEPRESSION SENEGAL STE CONBLERA EN PARTIE AUTRES ZONES BASSES PRESSIONS ATLANTIQUE SUD ET PARAGES NOROMHA SE CREUSERONT CONSEQUENCES. FSN A S N : 3 à 7/10 BASE 600/1000 NE 30 K 8 N A 2 N CYPPLUIE QBB 200/500 NSE 20/30 K 2 N A 2 S Q Q ECLAIRCIES AVERSES GRAINS MODERES SE 30/40 2 S PPN TRES NUAGEUX AVERSES GRAINS Q B B 200/600 SE A E 40/50 K.

O N M FMA

R. DAKAR

R. NATAL

Un Apcosien à l' Honneur

Article édité dans le Bulletin d'Espallion du 10 mai 2002

La Médaille de l'aéronautique à André Verdier

Avant de mettre sous presse l'article sur le centenaire de Jean Mermoz (voir pages ci-contre) nous apprenons avec plaisir que notre collaborateur et ami, André Verdier, vient de se voir attribuer la médaille de l'aéronautique (J.O du 26 janvier).

Cette distinction, créée en 1945, «récompense les personnes civils et militaires, relevant du ministère de l'Air ».

Effectivement, notre ami a été à 31 ans ingénieur à la SNECMA, société nationale, après presque 3 ans de service dans l'Aéronautique Navale.

Attiré par les projets « de pointe » André Verdier a travaillé sur différents prototypes militaires, le Concorde et, pour finir, le Mirage 2000.

La médaille récompense aussi un enthousiasme de toujours pour les choses de l'Air : co-fondateur du musée de la SNECMA, guide-conférencier au Musée de l'Air, membre actif de plusieurs associations « aéro-orientées »...dont les « Vieilles racines » qui ont présenté cette candidature.

Avec tous les amis que compte André Verdier dans l'Aubrac, et ailleurs, le « Bulletin d'Espallion » lui adresse ses amicales félicitations.

Avec toutes les félicitations de l'A.p.co.s

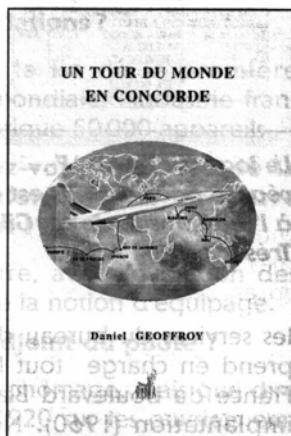
Un tour du monde en Concorde

A partir de son carnet de voyage, le docteur Daniel Geoffroy, médecin débordé, nous fait vivre et partager les émotions, les joies et les images qu'il a cueillies jour après jour.

C'est à la suite du terrible accident du 25 juillet 2000 qu'il a décidé de rendre hommage à Concorde, ce prestigieux avion supersonique dont il est évidemment tombé amoureux.

21 jours de voyage, 9 escales : Mascate, Delhi, Bangkok, Bali, Sydney, Papeete, Ile de Pâques, Iguazu et Rio de Janeiro, 47 254 km à la moyenne de 1 425 km/heure...

147 pages - Editions de l'Opéra 21 € (137,75 Frs).



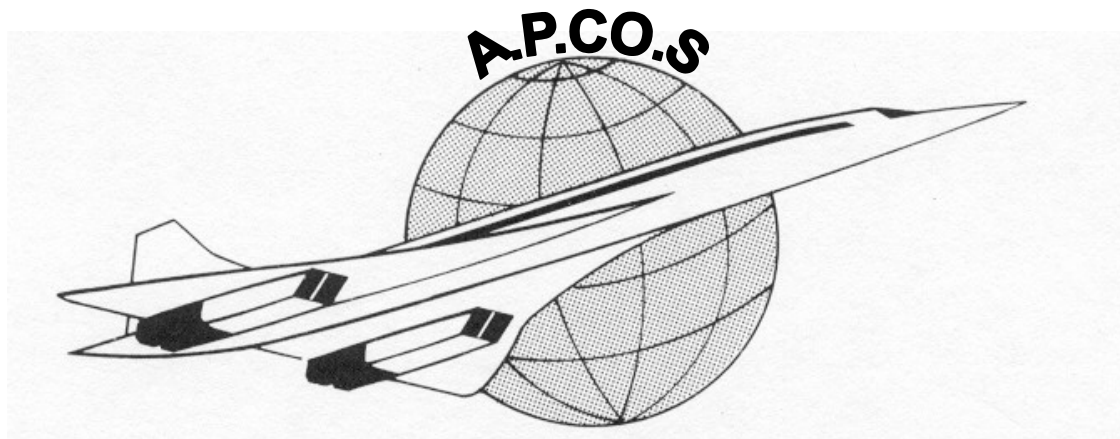
**À sa manière, l'épouse
de l'un de nos adhérents,
ancien d'Air Inter, rend un
hommage très personnel à Concorde,
au retour d'un vol New York-Paris**



Hommage à Concorde

Tel un Condor géant aux ailes déployées,
Concorde, nous t'aimons et tu nous fais rêver.
T'arrachant de la terre pour atteindre le ciel.
Tu donnes le frisson, et tu nous émerveilles.
Enfin ! Lorsque le rêve devient réalité.
A bord nous trouverons gentillesse et amabilité.
Commandant, co-pilote et mécanicien.
Te pilotant comme des magiciens.
Puis avec émotions passant le mur du son,
Nous lèverons le verre avec Dom-Pérignon.
De cet avion mythique déchaînant les passions,
Air France tu possèdes, le plus beau des fleurons.

G. Lafon . 19.XII. 2001



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

TARIF OBJETS PUBLICITAIRES

(en Euros)

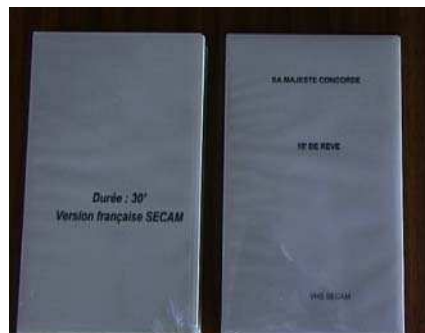
AUTO-COLLANT 160x80 mm.....	1,5
CASQUETTE bleue.....	8
CASSETTE (Sa Majesté Concorde) VHS Secam 10 Mn de Rêve.....	5
CASSETTE (Destination Mach 2) VHS Secam 30Mn.....	5
CONCORDE RACONTE ..sa propre histoire.. JP Le Moël.....	30
CRAVATE bleue.....	15
ECUSSON Logo A.p.co.s	3
PARAPLUIE	15
POLO blanc.....	15
T-SHIRT blanc.....	8
BLOC TRANSPARENT	42
PORTE CLES	10

Auto-collant



Casquette

Cassettes

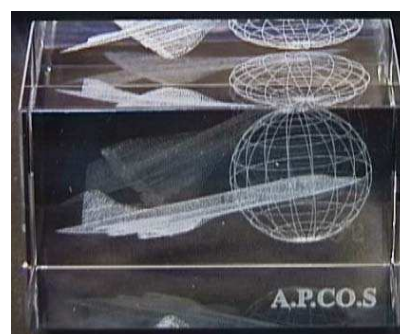


Cravate

Parapluie



Bloc transparent



Polo



Tee-shirt



Porte-clés



Ecusson



RECUEIL DE POEMES

Par Bernard Sicre

100 fois dit FUSEE

*Cent fois sur le métier
A été remis l'ouvrage.
Cent fois à rebours comptée
L'émotion à chaque décollage.*

*Légère tel un papillon s'évadant du baignon,
Elle va suivre son fil d'Ariane.
Dressée, aussi fière qu'un mât de cocagne,
Le "Grand Kourou" veille sur le totem de la Guyane.*

*A destination de l'océan cosmique
Où les satellites font leurs révolutions ,
Paradoxal et à la fois comique
De passer par l'orbite pour améliorer la communication.*

ARIANESPACE
*De la terre à la lune,
Marianne dédicace
Ton succès 100 fois plutôt qu'une !!*

AIRBUS : THE NEW WAVE

*Take off ! iron bird
To a new experience
Take off ! leave our world
Win the space of silence.*

*Climb ! through the fog
For shine under the sun
Don't forget think of the catalogues
Where you will look like the fun.*

*Surf! over the clouds
With the lightness of a feather
Surf! you can be proud
As a day were your brothers.*

*Landing after open the stars gate
Landing after flight all around the earth
Landing on the airports of several states
Landing and then return.....for berth !!*

ALPHA « g »

*Dans un « Salon de Provence »
Il est une patrouille,
Qui fait rêver la France,
Faites d'hommes qui n'ont la trouille.*

*Des chevaliers du ciel
Qui écrivent aux nues,
Dessinent des arcs- en -ciel
Pulvérisant à « g » continus.*

*Les figures imposées sont éphémères
Dictées par l'édit commandement,
Infinies et pourtant millimétrées sont vos aires
Tutoyant Eole et le cers volant.*

*Pilotes à réactions à shows
Vous peignez le firmament,
Vous servant de votre avion comme pinceau
Vos acrobaties semblent provenir du radiant .*

AMOUREUX D'AILES

*Vieilles ailes, vieilles plumes
Ils plaisent vos empennages,
Au fil du temps elles se déplument
Ils ne repousseront plus vos pennages.*

*Vos trains de vie mènent un fuselage
Qui n'a pas pris une ride.
Malgré les liftings fuse l'âge
De ces machines qui ne dérivent.*

*Même sans déposer un plan de vol,
De leur vigie ils vous surveillent,
Car vous représentez les « pitch and roll »
Des X,Y,Z, souvenirs qui ne se mettent sur veille.*

*De CARAVELLE aux chasseurs
Ils sont fier de montrer leur zèle,
Dans un salon où CONCORDE les acteurs
D'une légende qui ne peut vivre sans ailes !!!*

LES FANS DU CERS

*Ouvrez-vous geôles de Gaïa,
Ne serais-ce qu' au bout d' une ficelle.
La liberté n' est pas un plagiat
Tant au grès d' Eole elle est si belle.*

*La tête dans les nuages,
Les embruns salent vos muqueuses.
Messieurs les pilotes d' alfas plages
Aux figures pour le moins douteuses.*

*Leurs vies ne tiennent qu' à un fil,
Celui d' un artiste.
Des enfants ils ont le profil
Ils sont des cers volistes.*

COPIE QU'ON FORME

*Tu ne manques pas d'envergure
Bonsaï aux allures de grand,
Les filets d'air sous tes voilures
En font des plumes sous le vent.*

*Univers de passionnés
Pilotes de cers volants,
A distance télécommandés,
Planeurs ou éternels enfants.*

*Modèles réduits,
Entre rêve et réalité,
Modèle tu séduis,
Par l'exactitude de ta conformité !!!*

L .. aile .. ou elle

*Elle se produit sa jupe soulevant,
En sus tentant sa jeunesse, fuse l'âge.
Aile ce produit sous le vent,
En sustentant un lourd fuselage.*

*Elle danse sans prétention
Avec son profil à héros dynamiques.
Aile dense sans pré tension
Avec son profil aérodynamique.*

*Pourquoi vivre sans elle ?
Comme si nous ne l'avions.
Pourquoi vivre sans aile ?
Car nous en avons deux comme l'avion !!!*

LA HÉROS POSTALE

*D'une plume d'oie ou d'un pennage
Les mots s'envolaient sous plis.
A bord d'oiseaux aux empennages
Guidés par la motivation des écrits.*

*Depuis la cité de la violette,
Le ventre lourd de longs courriers,
Des hommes devinrent les estafettes
De l'amour à travers le monde entier.*

*Pionniers de la communication internationale
L'espace vous rend un grand hommage.
Aux commandes d'ailes du temps de l'aéropostale
Si belles qu'on ne peut leur donner d'âge.*

*Merci Messieurs.
Pour le bond en avant de la technologie.
Merci Messieurs.
Pour le bond en arrière vers une anthologie.*

Dédié à Monsieur Patrick BAUDRY et à l'équipage du CATALINA

LE COUP DELTA

*Comme l'aigle quitte son aire
Toutes serres dehors,
Il s'envole de la parapente aire
Son delta entre la vie et la mort.*

*Papillon éphémère
Aux ailes en lampas,
Devenant des lampas d'air
Revêtant de merveilleux appareils .*

*Tutoyant les cieux
A la merci d'EOLE,
Vouvoyant les DIEUX
Durant des situations folles.*

*Des heures d'ascension
Pour atteindre le firmament,
Des minutes en sustentation
Tributaire des courants !!*

*Lampa : Tissus d'ameublement en soie avec de grands motifs en relief.
La suite au prochain numéro.....*

..Bernard Sicre

Petite histoire d'Aviateur.. pleine de bon sens !--Extrait du manuel du pilote débutant

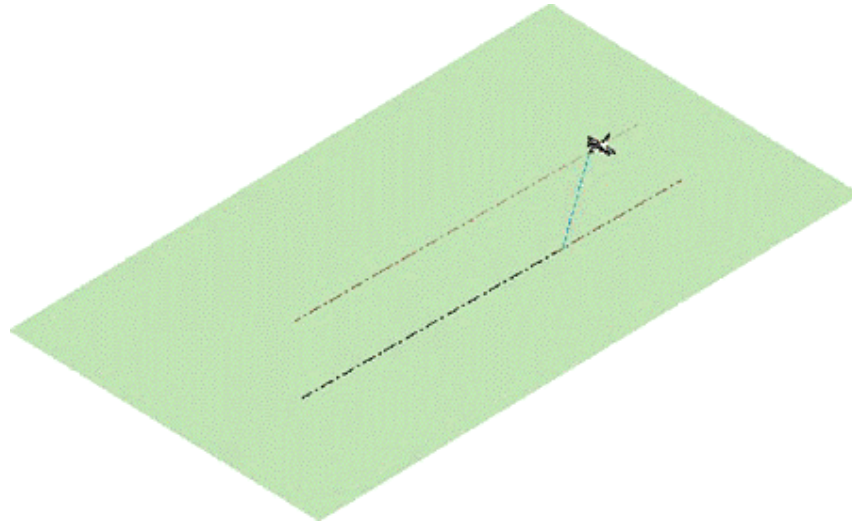
1. Chaque décollage est optionnel. Chaque atterrissage est obligatoire. Tentez de toujours garder le nombre d'atterrissages que vous faites, égal au nombre de décollages.
2. . Si vous poussez le manche à balai en avant, les maisons deviennent plus grosses. Si vous tirez sur le manche à balai, elles deviennent plus petites. Une seule exception: si vous continuez de toujours tirer le manche à balai vers l'arrière, les maisons recommencent à devenir grosses.
3. Voler n'est pas dangereux. S'écraser est dangereux.
4. Il est toujours préférable d'être en bas et souhaiter être en haut que d'être en haut et souhaiter être en bas.
5. Le SEUL moment où vous avez trop de carburant est quand l'avion est en feu.
6. L'hélice devant l'avion est un gros ventilateur conçu pour garder le pilote au frais. Lorsqu'il s'arrête, vous commencerez à avoir chaud.. Il est donc important de le faire fonctionner en tout temps durant le vol.
7. En cas de doute, maintenez votre altitude ou montez. Aucun avion n'est jamais entré en collision avec le ciel. Plusieurs sont cependant déjà entrés en collision avec le sol.
8. On peut définir un bon atterrissage par le fait que vous pouvez sortir de l'avion à pied sans blessures. On peut définir un excellent atterrissage par le fait que l'avion peut être réutilisé par la suite.
9. Apprenez par les erreurs des autres. Vous ne vivrez pas assez longtemps pour toutes les faire vous-même.
10. Si vous êtes atterri et que vous devez mettre plein gaz pour avancer jusqu'au terminal, c'est que vous avez oublié de sortir le train d'atterrissage.
11. Les chances de survivre à un atterrissage sont inversement proportionnelles à l'angle d'atterrissage. Plus l'angle d'atterrissage est élevé, moins grandes sont les chances d'y survivre, et vice versa.
12. Restez à l'extérieur des nuages. Les reflets argentés qu'on voit dans les nuages peuvent être d'autres avions. Les montagnes sont aussi réputées pour se cacher dans les nuages.
13. Dans la bataille opposant les avions de métal filant à plusieurs centaines de kilomètres à l'heure et le sol qui est immobile, aucun cas n'a été rapporté où le sol a perdu.
14. Règle générale, afin d'avoir un vol stable, il faut pointer l'avant de l'avion dans la direction où on veut aller.
15. Il y a des vieux pilotes et il y a des pilotes audacieux. Cependant, il n'y a pas de vieux pilotes audacieux.

LE BANG SONIQUE

texte intégral

SAVOIR TECHNIQUE

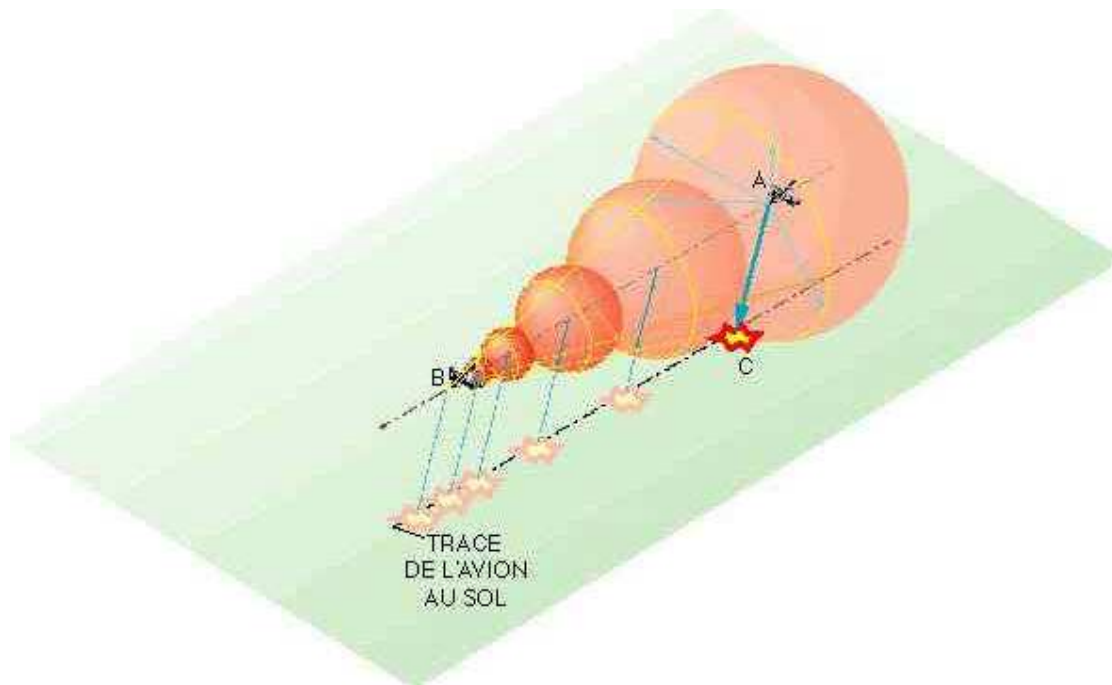
François Coulouvrat, Laboratoire de modélisation en mécanique, CNRS et Université Paris 6.



Lorsqu'un avion nous survole à vitesse supersonique, nous entendons au sol un bruit fort et soudain : c'est le «bang» sonique. Contrairement à une opinion commune, ce bang n'est pas émis lorsque l'avion «franchit le mur du son», mais en continu pendant toute la durée du vol supersonique.

Que se passe-t-il lorsqu'un avion avance? Il comprime autour de lui l'air dont il occupe la place. Il crée ainsi des surpressions et des dépressions acoustiques qui se propagent, à la vitesse du son, dans toutes les directions. Quand l'avion se déplace plus vite que ces surpressions, celles-ci sont confinées à l'intérieur d'un cône, le «cône de Mach» (qui s'appuie sur les droites et sur les cercles en jaune), dont l'avion est le sommet (lorsque l'avion est en B, chaque sphère rouge, tangente au cône, correspond aux points atteints par le son émis lorsque l'avion était au centre de cette sphère ; par exemple, le son émis en A est localisé sur la plus grande sphère). Plus l'avion est rapide, plus ce cône est pointu.

Qu'entend un observateur au sol? Tant qu'il est situé à l'extérieur du cône de Mach, il n'entend rien. Lorsque la surface du cône de Mach atteint l'observateur, celui-ci entend brusquement le bruit de l'avion : c'est le bang (l'observateur placé en C entend le bang émis par l'avion lorsqu'il était en A, alors que celui-ci est déjà en B). Après que l'observateur est passé à l'intérieur du cône de Mach, l'amplitude du son décroît très vite.



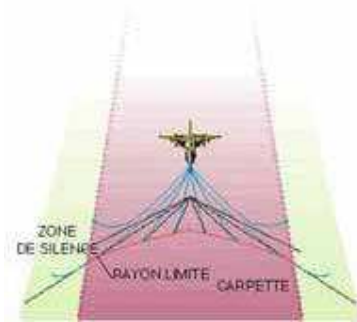
Dans l'atmosphère, le son se propage le long de courbes particulières, les rayons acoustiques, analogues, pour le son, des rayons lumineux, et qui minimisent le temps de parcours entre la source et un observateur. À chaque instant, les rayons qui véhiculent le choc sont les rayons reliant chaque position de l'avion au point de contact de la sphère correspondante avec le cône de Mach. Ils sont donc perpendiculaires au cône. Ainsi, le bang émis par l'avion en A atteint uniquement un observateur situé sur l'un de ces rayons particuliers (en bleu). Un observateur situé un peu plus loin entendra le bang émis par l'avion à un instant ultérieur, et ainsi de suite. Un observateur fixe n'entend donc le bang qu'une seule fois, bien que celui-ci soit émis continûment.

Où entend-on le bang? Si l'atmosphère était homogène, les rayons acoustiques seraient des droites, et le bang atteindrait tous les points du sol, atténué seulement par la distance. Toutefois, la température varie avec l'altitude : de $15\text{ }^{\circ}\text{C}$ au sol à $-56,5\text{ }^{\circ}\text{C}$ environ à 11 kilomètres d'altitude pour l'atmosphère standard utilisée en aéronautique. Comme la vitesse du son dépend de la température, elle décroît aussi, de 340 mètres par seconde au sol à 295 mètres par seconde à 11 kilomètres d'altitude. À mesure qu'ils se rapprochent du sol, les rayons acoustiques issus de l'avion sont donc déviés vers le haut : c'est la réfraction atmosphérique, analogue au mirage optique. Le vent contribue aussi à la déformation des rayons acoustiques.

Si l'avion vole juste un peu au dessus de la vitesse du son (à moins de 1,15 fois la vitesse du son pour l'atmosphère standard), le cône de Mach est très ouvert. Les rayons acoustiques partent presque à l'horizontale, se retournent avant de toucher le sol et remontent vers la haute atmosphère : le bang n'est pas entendu au sol. Pour une vitesse supérieure, les rayons émis dans le plan défini par la trajectoire de l'avion et la verticale touchent le sol. Les rayons émis latéralement sont d'autant plus déviés qu'ils partent proches de l'horizontale (ils touchent le sol sur la ligne rouge, intersection du cône de Mach, déformé par la propagation atmosphérique, avec le sol).



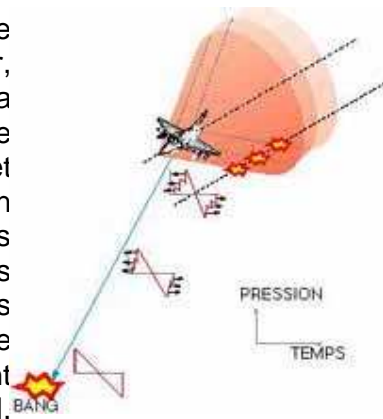
Il existe ainsi un rayon limite qui se retourne juste au moment de toucher le sol. Son point de contact avec le sol (en violet) sépare deux zones : la «carpette», où l'on entend le bang, et la zone de silence (en vert). Selon cette description géométrique, le bruit est nul dans la zone de silence. En réalité, le bruit n'est pas complètement nul, mais il décroît rapidement quand on s'éloigne du bord de la carpette. Pour un avion volant à deux fois la vitesse du son et à 15 kilomètres d'altitude, la carpette est large d'environ 85 kilomètres.



Si l'avion était un point, il émettrait un son très court, localisé exactement sur la surface du cône de Mach, qui définirait l'onde de choc suscitée par le mouvement supersonique. En réalité, l'avion occupe un certain volume. Chaque variation de sa géométrie (nez, sections du fuselage, bords d'attaque et de fuite des ailes, réacteurs...) produit son propre cône de Mach. L'onde de choc associée est d'autant plus forte que l'accident dans la géométrie est plus important. De façon analogue, les forces exercées par la voilure sur l'air en réaction à la portance contribuent elles aussi au bang. Au fur et à mesure du passage des cônes

de Mach successifs, un observateur à proximité de l'avion entendrait donc plusieurs bangs, associés à chacun des détails de la géométrie.

Pourquoi n'entend-on qu'un seul bang au sol? La vitesse du son varie avec la température, nous l'avons vu. Or, localement, le passage de l'onde acoustique modifie la température de l'air, donc la vitesse du son : une surpression acoustique réchauffe faiblement l'air et accélère le son ; au contraire, une détente se propage un peu moins vite. Les différentes ondes de choc présentes dans le signal (en rouge) se propagent donc à des vitesses légèrement différentes (flèches noires). Sur de grandes distances de propagation (ici plusieurs dizaines de kilomètres), les ondes de choc les plus intenses rattrapent les plus faibles et fusionnent avec elles, si bien que, au sol,



le signal acoustique ne présente plus en général que deux chocs, un à l'avant du signal et un à l'arrière. Le signal de pression acoustique en fonction du temps présente une forme caractéristique en N. C'est le choc avant, brusque variation de pression, qui produit la sensation auditive de bang. Suivant son intensité et le temps qui le sépare du choc arrière, on entend éventuellement ce dernier, et on parle alors de «double bang».



TMAA SCAN

F-4 Phantom II Caught Breaking the Sound Barrier.

Using a 35mm camera, a telephoto lens and ASA 400 film, Pat Maloney, an engineering planner, photographed an F-4 Phantom II at the moment it broke the sound barrier at the Annual Point Mugu Naval Air Station Air Show. "The photograph of the visible shock wave is rare," stated Maloney. "It required a humid day, split second timing and no small measure of luck." Maloney frequently practices photography at the many air shows he attends.



The Military Aircraft Archive:
<http://www.milair.simplenet.com>



- Printemps 2002, jeudi 21 mars -

Visite du MUSEE GUIMET. (Site internet: www.musee guimet.fr)

- Musée National des Arts Asiatiques -

Né à LYON (1836-1918) Emile GUIMET crée en 1879 le premier musée des Religions Orientales. Incompris, il transfère ses collections et ses idées à PARIS, Place Léna, dans le musée qui porte son nom.



En 1889, de l'ambitieux projet de l'industriel lyonnais, les collections s'agrandissent lors des nombreux voyages effectués en ASIE.

Ce Musée rassemble aujourd'hui des collections exceptionnelles de sculptures, peintures, porcelaines, tentures décorées et d'objets d'arts.

- 45.000 objets illustrent les diverses cultures et civilisations du Continent Asiatique couvrant cinq millénaires d'histoire.

- On y rencontre l'INDE.

La Galerie Jean et Krishnâ Riboud nous présente les fastes de l'Art princier de l'Inde MOGHOLE, des Sultanats du RÂJASTHÂN et du PUNJÂB.

- l'ASIE CENTRALE.

- la Chine Antique - bronzes des Dynasties SHANG et ZHOU.

- la Chine Bouddhique - le BOUDDHA dans tous ses Etats - Eveil - Méditations etc ...

- la Chine Classique - peintures sur soie, laques, porcelaines, céramiques, calligraphie.

- l'ASIE du SUD-EST.

- le Pakistan - l'Afganistan (GANDHARA).

Jusqu'en mai 2002, exposition temporaire sur l'Afganistan «le Printemps AFGHAN», pièces prêtées par le Musée de KABOUL.

- le Népal et le Tibet.

L'art INDOU du Népal est évoqué par une série de sculptures, de peintures et d'objets rituels.

L'Art du Tibet est représenté par la DONATION de Lionel FOURNIER en 1989.

- la Corée.

Est illustrée par sa langue et son écriture au carrefour de civilisations entre la Chine, le monde russe et les Iles Japonaises

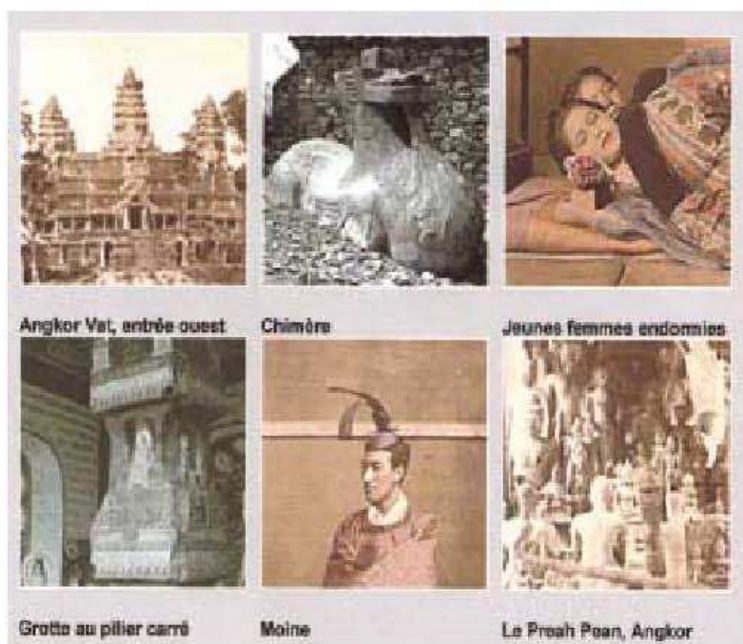
- le Japon.

Les Arts graphiques, les Créations picturales nous entraînent dans le temps d'hier à d'aujourd'hui.

- La BIBLIOTHEQUE créée dès l'ouverture du Musée en 1889 est spécialisée dans les Arts Anciens et l'Archéologie. Les collections en toutes langues dépassent les 100.000 volumes et comptent 1.500 titres de périodiques.



- Les ARCHIVES PHOTOGRAPHIQUES sont constituées de fonds réunis par des Exportateurs Voyageurs à partir de la seconde moitié du XIXème Siècle.



- Installé au pied de la Colline de Chaillot à la fin du XIXème Siècle, l' Hôtel particulier de l'Industriel Emile GUIMET ouvre ses portes après quatre années de travaux.

Seule la façade est conservée, le vieux bâtiment s'est transformé grâce à la sobre et lumineuse architecture de HENRI et BRUNO GAUDIN.

D'escaliers en courbes, de ponts en terrasses à ciel ouvert, le déploiement des collections est mis en valeur.

Coût global de l'opération: 350 millions de Francs.

dont: 310 millions de l'Etat et du Ministère de la Culture,
et 40 millions par le Mécénat.

La Rénovation a permis d'étendre la surface utile de 10.236 à 12.709 mètres carrés dont 500 supplémentaires pour les collections permanentes.

Emile GUIMET voulait: «Un Musée qui pense,
Un Musée qui parle,
Un Musée qui vit ... »

C'est fait, les architectes ont cassé les murs, ouvert les fenêtres, fait entrer la lumière, les experts ont restauré, acheté, retrouvé des chefs-d'oeuvre.

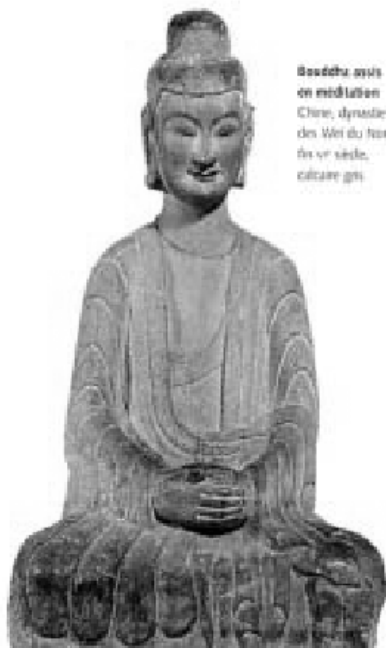
Il faut plus d'une journée pour tout voir des 4 étages et 2 sous-sol d'expositions.

Notre visite était conduite par une Conférencière Nationale dont vous avez apprécié les commentaires.

Nous nous sommes retrouvés pour déjeuner à deux pas, rue Pierre Charron, à la brasserie Sébillon.

Les giboulées de mars nous attendaient à la sortie.

Geneviève BARBAROUX



Bouddha assis
en méditation
Chine, dynastie
des Wei du Nord,
IX^e siècle,
craie grise.



Shiva Nataraja de saule la danse
Inde du sud,
époque Cola, style dravide
IX^e siècle,
bronze



**Jeune femme écoutant de la
Musique**

Inde du Nord, vers 1745-1750

Gouache sur papier



Scène de la vie de Budha

**Epoque des Cinq Dynasties
(907-960)**

Peinture sur soie

Renaissance d'un Super Constellation

Par Michel DIOU mécanicien navigant retraité A.F.

Au cours de l'année 2001, en lisant le bulletin de l' A.R.P.N.A.C. mon attention a été attirée par un article relatant la remise en état de vol de l' un des 5 derniers Super Constellations existants dans le monde capable de revoler , les autres étant dans des musées ou à l'état de ferraille.

Ayant été qualifié sur L.1049 à A.F. en 1966 puis sur Caravelle en 1967, je revolais sur 1049 après un an et demi, étant détaché momentanément d' A.F. à la Croix Rouge en septembre 1968, pour faire des missions humanitaires au BIAFFRA avec comme pilotes GREARD et CHAUVE qui eux n' avaient pas volé sur L.1049 depuis 10 et 4 ans

.Le projet de remise en état de vol de cet avion aussi merveilleux à son époque que Concorde plus tard ne pouvait pas me laisser indifférent.

En octobre 2001, à l' occasion d'une conférence de présentation au musée de l'air du Bourget , j' ai fait la connaissance des leaders du projet , Francisco Agullo et Patrick Danalet , tous deux commandants de bord B.757 à Privat Air (compagnie Suisse de charters de luxe basée à Genève) ; et ai pu leur offrir mon manuel d' utilisation L. 1049 retrouvé au fond d' une armoire .

En janvier 2002 avec quelques anciens P.N. des Super Constels (Michel Trescase, Michel Bourguoin , Christian Leclerc , Francine Donot) nous avons été invités par la Télévision Suisse Romande à Genève, pour au cours de deux émissions en direct décrivant toute l'élaboration du projet apporter notre témoignage de ce qu' a été le Super Constel. à A.F. (je pense bientôt pouvoir remettre à l'A.P.CO.S une cassette vidéo de cette émission) Pendant tout ce temps et à une soirée passée chez Patrick Danalet nous avons fait connaissance davantage avec ce beau projet et avec Patrick et Francisco qui ont su par leur sérieux , leur compétence et leur enthousiasme nous communiquer leur virus .

Tant et si bien, qu' au mois de mai je me suis retrouvé à Avra Valley , Arizona pour travailler comme mécanicien au sol sur un avion que je n' avais pas vu depuis 34 ans..... (j' avais été mécanicien moteur sur 1049 pendant 3 ans à la D.M. à Orly avant d'être navigant)

LE PROJET

Tout d' abord il faut faire connaissance de Francisco Agullo . Breveté pilote privé à 14 ans il est pilote professionnel à 18 ans et commence à travailler dans différentes régions du monde, Nord Canada pour ravitailler pendant 2 ans des tribus esquimaux, Sahara, missions pour l' O.N.U, Vietnam co-pilote B.737, Swissair une compression de P.N.T. le fait devenir mécanicien sol, il fait connaissance avec l' avion dont il va avoir le virus en travaillant dans une compagnie cargo qui transporte des fruits et légumes entre St Domingue et Miami avec un L.1049 , au bout de quelques mois la Cie se voit interdite de vol aux U.S. pour manque de qualité d' entretien de ses avions ; Francisco part travailler en Bolivie pour transporter de la viande dans la Cordillère des Andes en C.46 Curtis-Command.....Il rentre à Privat-Air puis à 29 ans devient Commandant de bord B.757.

Il apprend que le 1049 sur lequel il a volé et qui est cloué au sol depuis 7 ans à St Domingue va être mis en vente et que deux associations qui restaurent des vieux avions, l' une Américaine, l'autre Hollandaise sont intéressées.

Son envie est d'acheter cet avion de le remettre en état de vol, le convoier en Europe, l' équiper en avion passagers pour le présenter dans les meetings et faire des vols " nostalgique" rappelant l' époque où cet avion était le long courrier de prestige.

Francisco réussit à convaincre quelques collectionneurs enthousiastes, les premiers fonds sont réunis et une association est créée (Super Constellation Flyers Association) ce qui permet l'achat de l'avion sous réserve d'expertise, celle-ci étant concluante des travaux de maintenance sont entrepris pour permettre un convoiage en vol vers un petit aéroport près de Tucson en Arizona.

Pourquoi l'Arizona ?

Marana North-West , c' est là que se trouve le siège de M.A.T.S. Connie Group, une équipe la plus expérimentée au monde en ce qui concerne les Constel et Super Constel ; l' avion ayant une immatriculation américaine c' est M.A.T.S. Connie Group qui sera le maître d'oeuvre pour la restauration de l' avion ; autre raison, climatique, c' est la région la plus sèche des U.S. (c' est là que l' armée américaine et les Cies aériennes qui n' arrivent pas à revendre leurs avions les entreposent) . Donc si la restauration dure très longtemps l' avion ne souffrira pas de corrosion.

Après des démarches auprès des autorités U.S. et Dominicaines le vol de convoyage peut avoir lieu , le commandant de bord est Franck Lang patron du M.A.T.S. Connie Group (78 ans _37.000 H. de vol , dont 10.000 de Constel. et Super)

Francisco Agullo co-pilote et Carlos Gomès mécanicien navigant qui avait volé avec Francisco sur cet avion et qui est propriétaire à Miami d' une compagnie cargo qui exploite des D.C.7 (mêmes moteurs) .

Première étape Miami ; 3 mois plus tard, après avoir réuni assez d'argent pour continuer, départ pour l'Arizona. Le moteur 2 consommant beaucoup d'huile, pendant le transfert depuis le réservoir de fuselage une fuite du circuit hydraulique secondaire se produit obligeant un atterrissage près de Houston ; remplacement de la tuyauterie hydraulique et d' un cylindre du moteur 2 par le mécanicien navigant . Deux jours après vol sans problème jusqu'à Marana .

Depuis plus d' un an les travaux ont commencé, pendant plusieurs mois des volontaires venus des U.S. et d' Europe se sont consacrés au décapage des 5 couches de peinture que les utilisateurs successifs avaient mis sur l' avion ; pendant ce temps les mécaniciens de M.A.T.S. Connie Groupe démontraient pour envoi en révision,les 4 hélices, 4 masters control (carburateurs) ,8 pompes à injection ,et remplaçaient le moteur 4 trouvé à bout de souffle (compressions défectueuses) et vérifiaient tous les circuits , essence ,hydraulique , électrique , changeant joints ,câblages quand nécessaire.

Entre temps l'association avait fait l'acquisition chez un ferrailleur du port d'Anvers de 5 moteurs Wright Cyclone R-3350 révisés à neuf par A.F. Courbevoie et conservés dans leurs containers pressurisés à l'azote depuis 30 ans !! et pour vraiment pas cher ,le ferrailleur voulant "s' en débarrasser ".

Quand je suis arrivé à Marana j' ai assisté au premier point fixe du moteur 4 remplacé, l' hélice qui tourne, les premières explosions, la fumée bleu de l' huile accumulée qui s' échappe par les turbines, quel beau bruit (non ! quel beau son) tous ceux qui ont volé sur Super ne peuvent oublier ces démarrages.....

Pendant mon séjour de 3 semaines en compagnie d'un autre volontaire notre travail a consisté :

- ♣ démonter les 6 boosters- pump des réservoirs d'essence pour envoi en révision
- ♣ refaire les joints et remonter les panneaux de visite des réservoirs essence(des centaines de vis cruciformes....!!)
- ♣ nettoyer les chariots, chaînes et galets des volets fowlers (1 semaine !!)
- ♣ prélever les transmetteurs (M.A.P. B.M.E.P. F.F. pression huile, température) du moteur 3 pour le moteur 4
- ♣ démonter les panneaux de revêtement cabine pour accéder à la tôle du fuselage ; l' avion , cargo à l' origine ne dispose que de quelques hublots ronds et l'association espère obtenir l' accord de la F.A.A. pour créer des hublots rectangulaires comme sur les versions PAX .(gros travail...!!)

Bien sûr les volontaires participent à des travaux secondaires sous la responsabilité des spécialistes de M.A.T.S. Connie Group mais cela permet quand même au projet d' avancer un peu plus.

L' association a aussi acheté l'épave d' un EC-121T (version militaire avec radar sur le dos de l' avion) et prélève sur cet avion des pièces en meilleur état que sur l' autre.

Les conditions de travail sont assez rudes quand nous travaillions au démontage des panneaux, à l'intérieur du fuselage à midi il faisait 43 degrés c. (très bon pour garder la ligne) on commence à travailler très tôt le matin et à 13 heures on arrête.

L 'association met à la disposition des volontaires un appartement climatisé à Tucson (25 minutes de Marana) et une voiture .

Pendant 3 semaines j'ai pu rencontrer des gens passionnés d'aviation et de mécanique, les mécaniciens de M.A.T.S. Connie Group ont une connaissance exceptionnelle de l'avion et réalisent des prouesses pour faire revoler ces vieux avions, quand je suis arrivé ils terminaient la mise au point d' un L.749 pour un groupe Hollandais et j' ai pu assister aux vols d' essai (8 ans de travail !!)

J' espère pouvoir retourner là bas l' année prochaine pour aider à voir ce beau projet se réaliser (peut-être à une période moins chaude...!!)

"Notre " avion fera certainement ses premiers vols en septembre mais son convoyage en Europe ne se fera que l' année prochaine en mai-juin car le souhait est de ramener un avion impeccable mécaniquement, ensuite les aménagements cabine se feront à Bâle- Mulhouse, l' aéroport offrant un parking gratuit. La pressurisation et la climatisation ont été démontées ainsi que les dégivreurs cellule et hélices ; le dernier utilisateur ne faisant voler l'avion que dans les Caraïbes. Le vol Arizona-Europe sera une aventure passionnante, ne pas givrer et à 10.000 pieds ; on ne trouve plus d' essence à très haut indice d' octane 115/145 mais l' essence 100 AV.GAS autorise quand même la procédure d' appauvrissement manuel (drop de 10/ 100 de B.M.E.P.) .

Bien sûr je rêve de revoler comme O.M.N. sur cet avion aussi mythique que le Concorde.....

Beaucoup d'anciens du Concorde, personnel sol ou personnel navigant, sont des anciens des " Constels " et seront peut-être intéressés par ce beau projet.

Si vous voulez vous informer ou participer voici quelques renseignements.....

Si vous avez Internet allez sur le site : www.superconstellation.ch, ce site en français, anglais et allemand est très bien documenté et mis à jour chaque mois il y a plein de photos et une vidéo du vol St Domingue - Marana , toute l' historique du projet est décrit .

Vous pouvez adhérer au S.C.S.C. (Supporters Club Super Constellation) la cotisation est de 90 Euros par an.

Vous pouvez devenir membre de S.C.F.A. (Super Constellation Flyers Association) et être co-propriétaire de l' avion (finance d' entrée 5.000 U.S. dollars).

S.C.S.C. est présent dans tous les meetings européens ne manquez pas de visiter son stand et de vous faire connaître.

Si vous souhaitez avoir plus de renseignements n'hésitez pas à me contacter :

Michel DIOU 402 Chemin des Tourdres 06620 LE BAR SUR LOUP

Tel/fax : 04.93.42.53.32

E.mail michel.diou@wanadoo.fr

Pour participer à ce projet comme vous l' entendez contacter le président de S.C.S.C.- France Patrick DANALET, Les Grands-Champs 11....01220 DIVONNES les BAINS

Tel : 04.50.20.54.68

fax :04.50.20.54.69

E.mail patrickdanalet@wanadoo.fr

Espérant vous rencontrer bientôt recevez tous, mes cordiales salutations

Michel DIOU



L' avion acheté à St. Domingue



Le cockpit , souvenirs...souvenirs...
Le navigateur a été remplacé par
le G.P.S.



Wright Cyclone R.3350

Nettoyage des chariots et des
chaînes des volets



Remplacement du moteur 4



Premier démarrage



" Notre " avion en Arizona



Non , nous ne posons pas du papier peint !!



3 "Connies ensemble c' est rare



Lever du soleil , début
du travail



.....Suivre le fil.....;

ESCAPADE en BOHEME
Du 31 mai au 03 juin 2002

LUNDI 3 JUIN, 18 heures. Le petit B737 de la C.S.A. qui nous ramène de PRAGUE commence sa descente vers PARIS/CDG. Les ceintures sont bouclées, les tables et les dossiers de sièges relevés, plus rien à faire qu'à attendre et regarder par le hublot les couches nuageuses qui s'étalent en plaques horizontales depuis environ 20.000 pieds jusqu'au sol, ou presque ... par endroits, des cumulus en évolution ... type de temps instable, humide, orageux ... quelle différence avec le temps qu'il faisait quand nous sommes partis ! c'était quand déjà ? ... vendredi dernier, le 31 mai, tôt le matin. Quatre jours ! cela semble déjà lointain, tant les découvertes ont été nombreuses, et qui se mutent maintenant en souvenir ...

Il faisait superbement beau, ce vendredi matin. Le vol avait été d'un calme royal dans un ciel éblouissant de lumière. En bas, le sol était à peine voilé d'une très légère brume ... L'Est de la France, le Rhin, l'Allemagne ... FRANKFURT ... NUREMBERG ... Quelques cheminées de complexe industriel qui fument verticalement dans l'air matinal immobile. Puis, après 1 heure et demie de vol, la descente sur PRAGUE, et les yeux qui, par le hublot, regarde partout, comme à chaque fois que l'on arrive dans un pays que l'on ne connaît pas encore. L'avion nous débarque dans un aéroport superbe, neuf, à l'architecture moderne de poutrelles courbes aluminées et de verre. L'air est frais mais la température idéale - 24°, nous indique un panneau – le soleil éclatant, il est près de 10 heures du matin. Une grande et mince jeune femme brune lève un panneau : **A.P.CO.S** ! Nous sommes attendus. Lorsque tout notre petit groupe, bagages récupérés, s'est reconstitué, elle nous mène vers un car qui, sans tarder, démarre et nous conduit à notre hôtel. Notre charmante et souriante guide se présente : STANISLAVA, ou STANIA pour les amis. Elle parle un français très courant, avec cet accent slave si typique qui roule les « R » du bout de la langue, et cette syntaxe qui ignore souvent l'article. Le sigle **A.P.CO.S** l'intrigue, et Gilbert le lui explicite : « A ha ! ... » dit-elle ... Et elle nous révèle qu'elle a travaillé pour Air France ; peu de temps certes, mais cela lui a permis de faire un stage à PARIS. Elle connaît donc la France.

Sur le chemin de l'hôtel, elle nous commente succinctement la ville, son histoire, ses monuments sur lesquels nous reviendrons. Elle nous apprend la scission entre TCHEQUIE et SLOVAQUIE fut le fait de quelques gouvernants, alors que le peuple n'était nullement demandeur ... que les TCHEQUES sont très fiers de leurs compositeurs, SMETANA, DVORAK, (prononcer : DVOJAAK), de KAFKA ... que le fleuve qui traverse PRAGUE est nommé MOLDAU en langue germanique alors que les SLAVES l'appellent VLTAVA ... que du point de vue langage, les TCHEQUES peuvent sans problème discuter avec les SLOVAQUES, les POLONAIS, et, à l'écriture près, communiquer avec les RUSSES.



Cependant, nous atteignons la ville et découvrons, à travers les larges baies du car, la longue courbe de la VLTAVA enjambée par ses ponts, les façades claires coiffées d'une multitude de toits de tuiles rouges – point d'ardoise ici -, quelques coupoles vertes de cuivre oxydé, de nombreuses taches de végétation sombre, squares ou parcs ... et l'envie nous prend de vite découvrir, à pied, cette ville historique qui, pour la plupart d'entre-nous, est encore inconnue.

Une courte halte à notre hôtel, vers 11h30, situé à deux pas du centre historique, et nous partons nous dégourdir les jambes vers la vieille ville, guidés par STANIA ...Façades typiques d'Europe centrale où les maisons, à l'inverse de la France, ont leurs pignons tournés vers la rue, aux remparts de gable souvent crantés – comme en Hollande – et aux murs peints de couleurs pastel, vert pâle, ocre, ou blanc de chaux. Certains immeubles ont des coupoles de cuivre éclatant. Nous faisons une halte devant la « Maison municipale », splendide bâtiment de style art-nouveau construit en 1905, et qui voisine la « Tour poudrière », l'une des 13 tours des anciennes fortifications de la ville. Son aspect noirâtre, commun à beaucoup de monuments et statues anciens, nous intrigue : dû, évidemment, à la pollution des siècles, il ne peut être facilement éliminé à cause de la porosité et de la fragilité des pierres qui les constituent ... Au Laser peut-être, mais cela coûte cher ...

Déjeuner rapide dans un restaurant du centre-ville, hors-d'œuvre de légumes, concombre, tomates, etc. ... Et nous reprenons nos découvertes ; l'Université, très ancienne,

qui date du XIV^{ème} (1348) ; la célèbre horloge astronomique, du XV^{ème}, qui sonne les heures avec un défilé de petits personnages, spectacle régulier qu'attend toute une foule rassemblée au pied du monument ; l'église du TYN, NOTRE-DAME, dont la première pierre fut posée au milieu du XIV^{ème} par un personnage historique important ici, CHARLES IV, Roi de BOHEME et Empereur germanique, (1346-1378) .



L'intérieur fut repris au XVII^{ème} en style baroque,

et on peut toujours y voir le tombeau de l'astronome TYCHO BRAHE ; l'Eglise St JACQUES, avec ses trois nefs et son orgue énorme ; tout cela est gothique tardif et baroque, du baroque typique d'Europe centrale.

Le temps est superbe, la température idéale, les rues sont pleines de monde, on croise des groupes de touristes, Allemands, Français, quelques Américains ou Japonais ... Les cafés étalent leurs terrasses jusque très en avant sur la place centrale ; toutes les petites tables rondes sont occupées. Au centre de la place un podium, des animations, des danses folkloriques ... Plus loin, des calèches à deux chevaux emmènent des touristes pour un circuit fermé ... Il fait beau, il fait bon, il fait doux, on est bien ... C'est la fin de la semaine, bientôt la fin de la journée, tout le monde semble être dehors, quelque part on chante, on boit de la bière ... Vers le fond de la place de la vieille ville, face à NOTRE-DAME du TYN, près de l'horloge, des bancs publics en rangées, où des gens viennent discuter entre eux ... Il fait bon se mêler à ces gens du cru, faire comme si on en faisait partie, regarder le soir tomber doucement sur cette place pleine de monde, sur cette ville pleine d'histoire, parfois tragique, aujourd'hui, semble-t-il, pleine d'espoirs ... Plus tard, la nuit tombée, le trafic se calme, le centre seul reste animé, et plus on s'en éloigne, plus la capitale ressemble à une grosse ville de province qui s'assoupit.

Le lendemain, le temps est toujours aussi beau. Dans le matin encore frais, un car vient nous prendre à l'hôtel pour nous emmener visiter le château perché sur la hauteur qui domine la ville. Commencé à la fin du IXème, il fut agrandi et aménagé par chaque souverain qui y habita, devenant ainsi un des plus vastes châteaux habités d'Europe. STANIA, notre guide, toujours aussi élégante et racée, nous en explique toute l'histoire, une histoire que nous, les occidentaux, avons quelque mal à mémoriser, encombrés que nous sommes déjà avec la nôtre propre, ... Il nous faudrait, au retour, réviser l'Empire Austro-Hongrois, les Rois de BOHEME, l'Empire germanique ...

La Cathédrale Saint-Guy, immense monument religieux gothique du XIVème, est assiégée par une foule énorme, des groupes (oserons-nous dire « des hordes » ?) de touristes de toutes provenances à travers lesquels il faut serpenter son chemin ... Attention : ne pas se laisser distancer, ne pas se perdre dans ses files qui se croisent dans tous les sens et s'interpénètrent, ne pas se tromper de groupe ... Heureusement que nous nous connaissons tous, ou presque, dans notre entité **A.P.CO.S** !

Après le déjeuner, nous redescendons de la citadelle à pied. Par endroits, de très beaux points de vue sur la ville, sur la VLTAVA, sur ses ponts en enfilade décalée. Quel plaisir de déambuler dans ces vieux quartiers baroques de la MALA STRANA, dans la pittoresque RUELLÉ D'OR ; tout cela est si typique et si dépaysant ... Une visite à l'Eglise baroque, bien entendu, et même extrême ! – Saint NICOLAS, et nous traversons la VLTAVA sur le célèbre et vieux PONT CHARLES, commencé au XIVème par CHARLES IV, déjà mentionné. Là, après la tranquillité des petites rues de la citadelle, nous retrouvons une foule dense, bigarrée, avec, sans doute, comme partout, des pickpockets en recherche de proie ...



Nous sommes samedi après-midi, on dirait que tout le monde est sorti respirer l'air ensoleillé, un air de bien-être. Un peu partout, des gens distribuent des avis de concert pour la fin de l'après-midi ou de la soirée. Il semble que chaque église, chaque espace qui le peut organise le sien. D'une durée d'environ une heure, ces concerts sont d'inspirations diverses quoique tous classiques. Après discussions entre

nous, notre choix se porte sur celui qui a lieu, à 17 heures, à la « Chapelle des miroirs, KLEMENTINIUM », où le « NEW PRAGUE COLLEGIUM » joue VIVALDI – les quatre saisons – MOZART – la petite musique de nuit – HAENDEL et PACHELBEL.

Quelle merveilleuse fin d'après-midi après une si belle journée. Plus tard, en rentrant à l'hôtel, certains – certaines – d'entre nous pourront, dans les petites boutiques, acheter quelques souvenirs de bon goût, grenats ou cristal de BOHEME.

Le troisième jour, c'était dimanche, et la grande et belle STANIA nous avait emmené, en car, assez loin en BOHEME du SUD, ce qui nous faisait parcourir environ 150 km à travers le pays, un excellent moyen pour avoir un aperçu de la « BOHEME profonde ». Un courant de confiance, de chaleur, d'amitié s'est établi avec notre guide qui, lorsqu'elle prend le micro, ne dit plus maintenant « Mesdames et Messieurs », mais : « Mes Chers Amis ». Elle est adorable, très humaine, et nous aimons l'inviter à nos tables lors des repas.

Nous roulons à travers une campagne vallonnée, aux collines arrondies couvertes de forêts au tiers de leur superficie, forêts de bouleaux, de feuillus divers, surtout de conifères. Dans l'herbe d'un champ, à 10 mètres de la route, une cigogne solitaire marche lentement en levant haut la patte ... Plus loin, à l'orée d'une forêt, et prête à y rentrer à la moindre alerte, une biche fauve, oreilles pointées, regarde notre car passer ... Peu d'animaux domestiques, bovidés, ovidés ou autres, conséquence de l'ancien régime communiste. Un moment, à peine aperçue et déjà avalée par la route, une vision d'autrefois, comme les illustrations de nos livres de géographie : une maison basse, au toit de chaume, aux murs blancs de chaux dont le bas est taché de boue, et, devant, une vieille femme en longue blouse grise et ceinture à la taille, la tête couverte d'un fichu, balaie son entrée ... A côté, une carriole à chevaux, à quatre roues, brancards relevés ...

A onze heures, nous arrivons à CESKY-KRUMLOV, (prononcer : Tchesky-Kroumlouf), site dont tout le complexe historique fut enregistré en 1992 dans le répertoire mondial culturel et naturel de l'UNESCO. Il s'agit d'une petite cité avec château-fort médiéval, palais, églises, monastères, résidences, etc... , lovée pour son essentiel à l'intérieur des deux courbes très resserrées du « S » des méandres que déroule à cet endroit la VLTAVA. Construite dès le XIVème pour sa fondation médiévale, elle connut une expansion baroque très large au XVIIème , et c'est surtout ce style qui imprime la vue lorsqu'on la découvre, avec cette avalanche de couleurs sur les façades, ces pignons aux gables arrondis en accolades, ces clochers bulbeux, couverts de cuivre oxydé en vert avec le temps, ces églises aux intérieurs extraordinaires ... Cependant, le tracé des rues reste médiéval, donnant un aspect humain et charmant à cette ville pittoresque.

Le château lui-même, le plus grand de BOHEME après celui de PRAGUE, fut érigé par les seigneurs de KRUMLOV au XIIIème, puis passer à la famille ROZMBERK-ROSENBERG en germanique, d'où le blason portant une rose à 5 pétales. Pour y accéder, il faut monter une longue pente assez raide qui impose de mesurer son souffle. On passe sur un pont de pierre qui enjambe le fossé aux ours – il y en a toujours ! – et , par des portes monumentales successives, on accède au château proprement dit.

Ce qui frappe ici, c'est la décoration en trompe-l'œil ; en effet, les murs sont recouverts d'un revêtement uni sur lequel on a peint un faux appareillage de pierres, et ce subterfuge n'est pas décelable à distance. Il faut voir l'intérieur de ce château-palais, avec son décor baroque, sa galerie de tableaux, dont certains fort beaux, la salle EGGENBERG avec son carrosse entièrement doré, les salles renaissance, la chambre à coucher de la Princesse, La Chapelle St GEORGES, et surtout, peut-être, la salle dite « des TRAVESTIS », du XVIIIème, théâtre entièrement décoré avec, peints sur tout le pourtour, des personnages de la Comedia dell'arte, société aristocratique en divers déguisements et masques. Et, partout où c'est possible, les blasons des familles ayant occupé les lieux.

La visite est commentée par JANISHKA, une guide tchèque qui parle en sa langue, et que STANIA traduit pour nous.

Nous déjeunons dans un restaurant installé dans une cave voûtée, puis, par les petites rues anciennes et tortueuses, descendons nous promener dans la cité très colorée, jusqu'aux rives ombragées de la VLTAVA, sur laquelle naviguent des barques et des canoës. Pour rejoindre notre car, nous passons sous le pont de la CAPE, sorte de viaduc très court aux 5 étages d'arches.

Nous prenons le chemin du retour vers le milieu de l'après-midi, en faisant un détour par un petit village typique du milieu du XIXème, classé UNESCO, puis par la ville de BUDEJOVICE, toujours en BOHEME du SUD. A ce propos, une anecdote : cette ville se nomme ainsi en langue tchèque, mais est appelée BUDWEISER en langue germanique, et on y fabrique de la bière depuis longtemps (BUDWEISER Budvar). D'où, après un procès international, l'interdiction à la célèbre marque américaine BUDWEISER de se nommer ainsi en Europe, la seule ayant droit de porter ce nom étant celle de BUDEJOVICE. C'est pourquoi cette bière US vendue en Europe se nomme, simplement, « BUD » ...

Nous rentrons à PRAGUE au soleil couchant, par un très beau soir lumineux, et sur une belle route, ... mais les quelques irrégularités du revêtement font la joie de ceux de notre groupe assis dans les premiers rangs du car. En effet, le siège du chauffeur est fixé sur des ressorts dont la suspension est très lâche, et le conducteur semble constamment flotter comme un bouchon sur des vagues ; il est le jouet d'une oscillation verticale constante, d'une amplitude moyenne d'environ 20 cm, mais dans les cas extrêmes, on s'attend à voir le sommet de son crâne toucher le plafond du car ...

Retour à PRAGUE au crépuscule, adieux au chauffeur-yoyo, dîner dans un grand établissement avec orchestre tzigane, ... mais aussi, hélas, adieu à STANIA qui ne pourra être avec nous demain ... C'est avec émotion et regrets que nous la voyons nous quitter. Merci, STANIA, nous savons maintenant que nous ne vous oublierons pas ...

Le lendemain – ce matin, donc ... - nous rencontrons RENATA, notre nouvelle guide, qui parle le même Français que STANIA, mais est aussi blonde que celle-là était brune ... Elle nous emmène, à pied, dans le vieux quartier juif de PRAGUE, établi là depuis le XIIIème, et le mieux préservé d'Europe. La synagogue STARONOVA, la plus ancienne, voisine avec la PINKASOVA, la MAISELOVA, la KLAUSOVA. Toutes sont richement ornées d'objets d'art superbes, objets ciselés, chandeliers, etc ... Par contre, dans la PINKASOVA, on ne peut être que saisi, glacé, interdit, en voyant les plaques où sont gravés les noms des 77.297 victimes du génocide ...

En sortant, nous passons par le vieux cimetière juif, lui aussi très émouvant, mais, heureusement, d'une autre façon : établi là au XVème et utilisé jusqu'à la fin du XVIIIème, il comporte, dans un espace assez resserré, plus de 12.000 tombes, gothiques, renaissances, baroques, dont les sépultures sont empilées en couches successives les unes sur les autres. Dans les grands arbres centenaires qui l'ombragent, des colonies de mésanges ont nidifié et gazouillent éperdument ... Il règne un calme, une paix, une sensation d'être hors du monde et de son tourbillon, de son brouhaha ...

Puis, retour à l'hôtel, avec un état d'esprit différent, après ce que nous venons de voir ... et puis c'était notre dernière visite ...

Le petit 737 continue sa descente, et s'enfonce dans le dédale désordonné des petits cumulus qui défilent par notre travers, quelquefois si vite que l'œil ne peut plus en saisir le mouvement. L'avion, par moments, est agité comme un camion lancé à vive allure sur une mauvaise route ... Puis tout se calme soudainement ... Parfois, dans un creux de nuages, on aperçoit vaguement le sol, encore loin, un sol très sombre qui semble immobile par rapport à l'avion ... pleut-il en bas ? Où est le parapluie ? Dans la valise ... avec les souvenirs ... les souvenir de PRAGUE ... Allons ! encore quelques minutes pour rêver, pour mettre ces souvenir en ordre ...

Voilà ! le 737, toutes traînées sorties, est maintenant presque sur la piste ... un moment, il flotte encore, s'enfonce doucement, un léger choc sous le siège, ... le vacarme vibrant des reverses ... puis tout se calme avec le sifflement décroissant des turbines revenant au régime ralenti ... nous roulons ... CDG ...

PRAGUE, c'est fini ! ... pour cette fois, car nous y reviendrons, c'est sûr ! plus qu'un projet à formuler, une promesse à tenir, c'est un besoin que l'on ressent ...

A bientôt, la BOHEME ! Merci, l'**A.P.CO.S** !

AT ZIJI CESI !

M.P. GUINOT

Fait le 8/9/2002 par André FOURNIER



La Vie du Secteur Concorde (OA-OV)

Exploitation :

La reprise en fréquence 7/7 n'est pas prévue avant au mieux l'été 2003.
Pour le moment il est fait une boucle par mois environ pour le compte d'AIR LOISIRS SERVICE.

Stages de qualification :

Les stagiaires du Q36 sont lâchés.

Pour le Q37 composé de : CDB RAMON Jacky
OPL MILLIERE Jean-Marc
OMN COULOMBEL Serge

le lâcher est imminent.

Le Q38 composé de : CDB FREMONT Gilles
OPL TRONCHE Michel

fera son VHL (Vol Hors Ligne) à VATRY la semaine 38 (16 au 20 sept.-02)

Le Q39 composé de 2 CDB débutera fin novembre.

Fin de carrière :

Les CDB VOOG Christian et CATANIA Charles sont retraités depuis le 31/08/02, ils seront fêtés (ainsi qu'Edgard) le 22/10/02.

Les prochains à partir seront, dans l'ordre :

OMN BERAL Roger en octobre (retour Dernier Vol le 27/10/02)

OPL MAUROY Guy en octobre également

OMN LAJARGE Jean-Jacques en décembre

CDB RIO Michel et PRUNIN Jean en février 2003.

Concorde sur Internet :

Bea (Bureau d'enquête accidents) : <http://www.bea-fr.org/> sur lequel on trouve le rapport final de l'accident du 25 juillet 2000.

Quelques sites Concorde à visiter : <http://www.concorde-online.com/>
<http://www.concordesst.com/home.html>
http://www..concorde-jet.com/f_index.php
<http://membres.lycos.fr/clubconcorde/cadre2-fr.htm>

Musée de l'Air et de l'Espace : <http://www.mae.org/>

Pour les nouveaux internautes, merci de transmettre votre adresse e-mail à :
<mailto:apcos.gb@wanadoo.fr>

Au revoir Edgard..



Bonne et heureuse Retraite

Coup de chapeau au Secteur Concorde

Sous l'impulsion de notre Président Philippe GIRARD, nous avons eu le grand plaisir d'être invité le 05 juillet, par Monsieur Jean François MICHEL, chef de secteur CONCORDE, à une réunion d'information sur le maintien de la fréquence 5/7, présentée par la direction et le chef d'escale du département atlantique nord. Participaient à cette réunion l'ensemble des cadres PNT et PNC, ainsi que tous les PNT et PNC disponibles. L'encadrement de ME.QN, avec Messieurs WEBER, PROTIN et Michel REMOND. L' A.P.CO.S. était représentée par Madame Annick MOYAL de la commission des communications et des relations extérieures, et par son secrétaire / trésorier Gilbert BARBAROUX. (Messieurs Philippe GIRARD, René DUGUET et Hubert MICHAUT retenus par des obligations personnelles se sont fait excusés).

Lorsque la conférence fut terminée Monsieur Jean François MICHEL nous a présentés et nous a invités à prendre la parole pour faire connaître l'A.P.CO.S. à l'assemblée, qui comportait déjà quelques adhérents. Nous étions un peu émus, mais tellement heureux de voir avec quelle gentillesse nous avons pu communiquer dans cette chaleureuse ambiance. Nous ne voulions pas trop abuser du temps que chacun nous offrait si volontiers.

A la fin de notre exposé, pour couronner le tout, nous avons tout simplement été invités à aller boire le verre de l'amitié avec les nouveaux équipages qui arrosaient leur arrivée au secteur. Nous sommes très heureux d'avoir pu faire connaissance avec, nous le pensons, de futurs Apcosiens et Apcosiennes.

C'est la première fois que nous sommes ainsi conviés ; c'est pour nous un grand honneur et une grande joie. Nous espérons que nous aurons su faire passer le **message**... Un grand merci à Monsieur Jean François MICHEL.

Gilbert Barbaroux

PS : Ci-dessous la lettre que notre Président m'a demandée de lire avant notre intervention :

Chers amis, et anciens collègues,

Tout d'abord un grand merci à Jean François MICHEL qui nous permet de profiter de cette réunion pour vous parler de l'A.P.CO.S.

Je laisse à Annick, Gilbert et Hubert le soin de vous présenter l'association.

Je veux simplement vous dire que l'A.P.CO.S. a déjà 12 ans, que les « créateurs » étaient à l'époque de jeunes retraités ...qui gardent leur jeunesse ...mais qu'il faudra un jour remplacer.

La continuité de l'A.P.CO.S. est conditionnée par le soutien de plus jeunes décidés à faire vivre notre association.

C'est pourquoi aujourd'hui nous nous faisons connaître auprès de vous, les nouveaux venus sur notre CONCORDE, et vous les anciens qui, peut-être avez déjà entendu parler de l'A.P.CO.S. sans trop savoir ce que représentait cette réunion de passionnés.

*Je termine en répétant ce que je dis régulièrement : « L'A.P.CO.S. n'est pas la réunion d'ingénieurs, de mécaniciens au sol ou navigants, de chefs d'équipe, d'hôtesse, de stewards, pilotes, commandants de bord, ou autres qui gardent ou garderaient leurs titres, mais un ensemble de femmes et d'hommes qui vivent ou ont vécu chacun dans leur domaine l'aventure **CONCORDE**.*

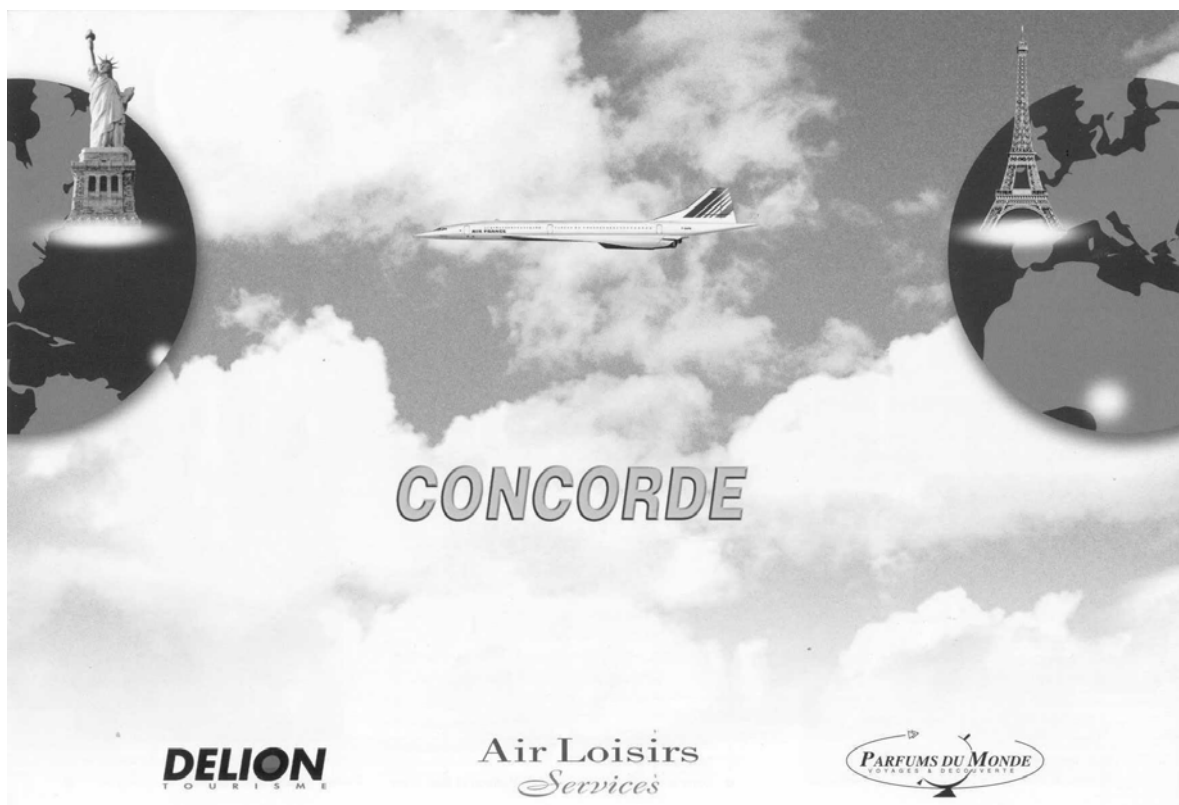
*Le Président
Philippe GIRARD*



Les vols Spéciaux CONCORDE... ça existe toujours...



Si vous êtes intéressés, veuillez contacter notre ami
Gérard DUVAL Tél Port : 06 62 88 47 74
(Apcosien et pilote Concorde) qui vous donnera tous les
renseignements et vous mettra en relation avec son copain
Michel Thorigny (Air Loisirs Services)



CONCORDE

DELION
TOURISME

Air Loisirs
Services

PARFUMS DU MONDE
ENTREES & RESERVATIONS



Air Loisirs *Services*

L'aviation passion de Michel Thorigny et son équipe

BOUCLES SUPERSONIQUES

CONCORDE 2002

TARIF : 1510 €

PROCHAINES DATES :

Samedi	31 août	<i>complet</i>
Samedi	28 septembre	
Samedi	12 octobre	
Samedi	19 octobre	
Samedi	9 novembre	
Samedi	7 décembre	

CONDITIONS D'ANNULATION :

- plus de 30 jours avant le départ : 30,49 € par personne
- entre 30 et 21 jours avant le départ : 25% du montant du dossier
- entre 20 et 8 jours avant le départ : 50% du montant du dossier
- de 7 à 2 jours avant le départ : 75% du montant du dossier
- la veille du départ : 90% du montant du dossier
- le jour du départ : 100% du montant du voyage

ASSURANCE ANNULATION : Desviris : 30 € par personne

CHANGEMENTS IMPORTANTS A NOTER



A.P.CO.S.

Gilbert BARBAROUX
25/27 Bd Arago
75013 PARIS

apcos.gb@wanadoo.fr

Cher(e) Ami(e),

Cotisation 2003 = 25 Euros.

Nous demandons à tous les adhérents qui règlent par virement permanent, de bien s'assurer auprès de leur banque, que leur virement pour l'A.P.CO.S, est bien prévu de **25 Euros** et non de 150 francs.

Pour ceux qui règlent par chèque bancaire, veuillez désormais libeller les chèques à l'ordre de l'A.P.CO.S. et les adresser à :

**Monsieur Hubert MICHAUT
18, rue André Le Nôtre
91540 MENNECY**

notre nouveau trésorier adjoint.

Pour les cotisations 2003 vous ne recevrez plus le timbre de l'année en cours, nous vous demandons donc de bien vérifier vos prélèvements.

Nous vous rappelons que la cotisation est exigible entre le 01 janvier et le 31 mars de l'année.

En espérant vous rencontrer très bientôt, recevez, cher(e) Apcosien ou Apcosienne l'expression de nos sentiments les plus distingués et les plus cordiaux.

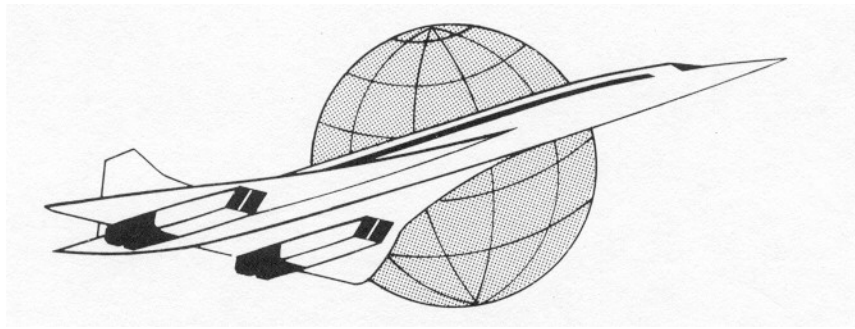
pour le bureau

Gilbert Barbaroux



COOL... !





ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE
A.P.CO.S.

Fondée le 26 Janv 1990 J.O du 28 fév 1990

Gilbert BARBAROUX 25/27, Bd ARAGO 75013 PARIS
Tél : 01.45.35.55.47 e-mail : Apcos.gb@wanadoo.fr

Paris le 20 janvier 2002-01-24

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 votre **BANQUE** . Merci d'avance à tous et surtout à ceux qui ont déjà opté pour la formule , cela nous évite des rappels forts désagréables .

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

Crédit Lyonnais

Relevé d'identité bancaire

Titulaire ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

Code banque = 30002

Code guichet = 00425

Compte numéro =0000215966T

Clé RIB = 94

Domiciliation = CL PARIS PORT ROYAL

Date et signature

Le 01 Juin 2002

CHER(E) AMI(E),

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

Connaissez-vous **I.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 240 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 ?

⊗ Deux réunions mensuelles du bureau à la DM de Roissy à laquelle vous pouvez assister, le premier et le 3ème mardi de chaque mois. Deux Conseils d'administration et une Assemblée générale, un déjeuner anniversaire 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

→ **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 l' **A.P.CO.S.**
ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

Date et signature

Je joins à mon adhésion :

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
Deux photos d'identité

Sommaire

1. EDITORIAL DU PRESIDENT.
2. PROCES- VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE du 23 Avril 2002.
3. LE REVE DE MICHEL RETIF.
4. MERMOZ (lu pour vous dans le bulletin d'Espalion du 10 mai 2002)
5. UN APCOSIEN A L'HONNEUR : André Verdier
6. LES OBJETS « PUB » de l'A.P.CO.S.
7. RECUEIL DE POEMES écrits par notre ami toulousain Bernard SICRE
8. LE BANG SONIQUE par F.Coulouvrat (article trouvé sur Internet)
9. RENAISSANCE D'UN SUPERCONSTELLATION avec Michel DIOU
10. VISITE DU MUSEE GUIMET. Geneviève Barbaroux
11. PRAGUE ET LA BOHEME. Michel GUINOT.
12. LA VIE DU SECTEUR DE VOL CONCORDE.
13. COUP DE CHAPEAU AU SECTEUR
14. LES VOLS SPECIAUX
15. CHANGEMENTS IMPORTANTS à NOTER.
16. DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT.
17. DEMANDE D'ADHESION.

EDITORIAL

*D*ans quelques semaines, le renouveau de notre Concorde aura un an.

Commencé à cinq vols hebdomadaires vers New York, cette fréquence a été maintenue cet été, contrairement aux prévisions de sept.

Des raisons économiques ont été évoquées pour ce maintien...

Nous avons tous entendu parler d'une prochaine privatisation d'Air France. Que nous apportera -t-elle, et en particulier pour notre Bel Oiseau ?

Début juillet nous avons été reçus, très chaleureusement par l'encadrement de la Division Concorde.

Les Chefs pilote et mécanicien nous ont conviés à une réunion d'information regroupant les équipages techniques et commerciaux, l'encadrement de la Maintenance Concorde, ainsi que l'encadrement P.N.C.

Je tiens à remercier vivement Jean François MICHEL, chef pilote Concorde pour son invitation.

Mon soucis de pérennité de l'A.P.CO.S est toujours présent, mais j'ai confiance dans les jeunes contactés qui, je suis certain, auront à cœur de nous remplacer pour que vive notre association.

Le Président
Philippe Girard

A.P.CO.S.

Paris le 2 mai 2002

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 23 AVRIL 2002

Le Président Philippe GIRARD souhaite la bienvenue aux 29 membres de l'A.P.CO.S. présents, puis il les remercie. Il déclare la séance ouverte à 10h25 et souligne que ce retard est dû au dépouillement des bulletins de vote. Il évoque tout d'abord le décès de trois de nos amis et adhérents ; Messieurs Azad Doniguan, Gérard Caillat et Louis Roudière. Puis il nous signale l'absence de René Duguet retenu auprès de son épouse qui a dû se faire opérer, et de Michel Rétif à qui on a dû enlever une grosseur au bras. Monsieur Henri Perrier nous a rassuré sur son état de santé, et nous pourrions compter sur lui au mois d'octobre.

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 membres du bureau dans leurs différentes tâches. Il en profite pour signaler qu'aucune candidature ne nous était parvenue à l'occasion du renouvellement du tiers sortant. Une nouvelle fois, il fait appel 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 "Apcosemment" très bien.

Nous comptons à ce jour 242 adhérents et sommes très heureux de constater que l'ambiance est toujours chaleureuse 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 leur conservons notre amitié, et seront les bienvenus 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 2001/2002. Tout d'abord Les Lacs Italiens en septembre, le déjeuner Toulousain en octobre, le Marché de Rungis en novembre, notre dîner anniversaire en janvier et le musée Guimet en mars. 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.

Assurez-vous, avant de venir, de l'endroit où elles se tiennent. Sous la rubrique

N°7 MANIFESTATIONS 2002/2003, vous trouverez tous nos rendez-vous.

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, ou de bureau. Elles ont **toujours** lieu à 10 heures dans les salons de l'hôtel de ville « Le Lutèce » pour le conseil d'administration et en général à Roissy ME.QN pour les réunions de bureau, voir

N° 7 MANIFESTATIONS 2002/2003.

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 57 personnes n'ont pas encore réglé leur cotisation 2002. Cela nous coûte cher, (25 Euros X 57=1425 Euros), 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 parvenir une autre.

3. OBJETS PUBLICITAIRES.

Vous pouvez nous commander nos différents articles, dont vous avez le détail et les prix ci-joints. 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.

Dans le bulletin N°23 vous avez pu lire le rapport financier de l'année 2001. Malgré les quelques irréductibles retardataires, nos finances se portent bien, grâce à la générosité de nos 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 auront à cœur d'améliorer la situation et de nous simplifier le travail. J'insiste ; 57 adhérents n'ont pas encore réglé leur cotisation 2002 !

5. COMPTE-RENDU TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION ACTUELLE DE CONCORDE AIR-FRANCE

Le remplissage moyen actuel se situe autour de 60%. Une bonne nouvelle : la grande visite du FF est lancée pour remplacer le FA quand il rentrera lui-même en GV en octobre 2003. Par contre à ce jour, nous ne connaissons pas encore le type de visite qui sera exécutée (Celle de British 8500 cycles, ce qui prolonge la vie de notre avion. Ou tout simplement celle d'Air France !)

6. BULLETIN N°24:

Nous espérons que ce bulletin sortira complètement en couleur, du moins nous nous y employons. Le frère de Madeleine Fournier (André) et notre ami Hubert Michaut (qui a eu la gentillesse de nous faire un exposé sur la façon dont nous réaliserons désormais notre bulletin grâce à l'informatique : merci Hubert) travaillent sérieusement sur ce projet.

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 la première semaine de **MARS pour la parution d'AVRIL** et avant la première semaine de **SEPTEMBRE pour la parution d'OCTOBRE**, notre bulletin est sans prétention et il 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 2002/2003.(le18.06.02)

01 octobre réunion bureau CDG 10 h

03 OCTOBRE Découverte du canal BRIARE

15 OCTOBRE CONSEIL ADMINISTRATION 10 h salon « Le Lutèce »

19 OCTOBRE DEJEUNER TOULOUSAIN

05 novembre réunion bureau CDG 10 h

08 NOVEMBRE VISITE A.P.CO.S.

19 novembre réunion bureau CDG 10 h

03 décembre réunion bureau CDG 10 h

03 DECEMBRE NOCTURNE VINCENNES18H30

17 décembre réunion bureau CDG 10 h

2003-07 janvier réunion bureau CDG 10 h

21 janvier réunion bureau CDG 10 h

25 JANVIER 13ième ANNIVERSAIRE Déjeuner hôtel HILTON 12 h.

04 février réunion bureau CDG 10 h

18 FEVRIER CONSEIL ADMINISTRATION 10 h « Le Lutèce »

04 mars réunion bureau CDG 10 h

18 mars réunion bureau CDG 10 h

01 avril réunion bureau CDG 10 h

15 avril réunion bureau CDG 10 h

22 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE 10 h AEROCLUB DE FRANCE

(Déjeuner Sébillon)

06 mai réunion bureau CDG 10 h

20 mai réunion bureau CDG 10 h

21-22-23 et 24 mai visite de « L'ARDECHE » (à confirmer..)

10 juin réunion bureau CDG 10 h

24 juin réunion bureau CDG 10 h

ouf ! ouf ! ouf ! VACANCES

02 Septembre réunion bureau CDG 10 h

16 septembre réunion bureau CDG 10 h

24 SEPTEMBRE 25-26-27 et 28 visite de « L'ANDALOUSIE »

07 octobre réunion bureau CDG 10 h

21 OCTOBRE CONSEIL ADMINISTRATION 10 h « le Lutèce »

04 novembre réunion bureau CDG 10 h

18 novembre réunion bureau CDG 10 h

25 NOVEMBRE SORTIE A.P.CO.S. ?

02 décembre réunion bureau CDG 10 h

16 décembre réunion bureau CDG 10 h

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 à l'AERO-CLUB 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.

8. RENOUELEMENT DU TIERS SORTANT du CONSEIL D'ADMINISTRATION .

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

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

Tous les candidats se sont représentés et ont été réélus.

Félicitations à tous. Le vote s'est déroulé sous le contrôle de Messieurs : Claude POULAIN André BARBAROUX et Hubert MICHAUT.

RESULTATS:

PRESENTS = 29

ABSTENTIONS = 73

BULLETINS NULS = 29 COTISATIONS PAS A JOUR

VOTES EXPRIMES = 130

Nous sommes désolés de constater que 73 adhérents n'ont pas voté et que 29 bulletins ont été annulés cause cotisation pas à jour. Nous souhaitons très sincèrement et serions vraiment très heureux qu'un effort soit fait dans ce domaine, nous pensions que les demandes de prélèvements amélioreraient la situation. Hélas un gros effort reste à faire et nous espérons que vous le ferez. Merci d'avance (25 Euros X 57 = 1425 Euros en moins dans notre caisse !)

9. QUESTIONS.

L'ordre du jour étant épuisé et aucune autre question n'étant posée, Le Président remercie tous les membres de l'**A.P.CO.S** et déclare la séance de l'Assemblée Générale close à 12 heures 20. Il invite tout le monde à prendre la direction du « Sébillon » où le verre de l'amitié leur sera servi avant le déjeuner.

Le Président

Philippe GIRARD

Le secrétaire - trésorier

Gilbert BARBAROUX

Ce n'était qu'un rêve.....par Michel Rétif

Et pourtant...

J'ai fait un rêve, un avion magnifique, sortait d'un nuage, un beau cumulus, éclatant de blancheur, en montée, il rejoignait son altitude de croisière.

Depuis...

Je me surprends à rêver, oui, à rêver que l'avion révolutionnaire, dont les performances sont restées inégalées, à ce jour, mais qui hélas, est déjà vieux, hé ! oui, avait un successeur.

Vous m'avez compris, il s'agissait d'un CONCORDE nouvelle génération. Il est permis de rêver, aussi j'ai pensé vous en faire profiter, ne sommes nous pas à l'époque du partage !

Partager un rêve ! Peut-on espérer mieux ?

Cet avion mythique, était une réponse aux questions que tous se posent.

Comment aller dans un minimum de temps, d'un point à un autre de notre planète.

Aller vite bien sûr, mais en faisant le moins de pollution possible, (bruit, gaz nocifs, couche d'ozone, etc.).

Mais aussi au moindre coût !

Depuis des années nos spécialistes se heurtent à ces problèmes sans pouvoir les résoudre,

Alors !... U n rêve !...

Un rêve, pour alimenter l'espoir, pourquoi pas.

J'ai vu un avion, plutôt une aile volante, double delta, épaisseur relative environ 3,5 %, profil symétrique, stabilisé en profondeur et direction par un empennage papillon et en gauchissement par des élevons à grande profondeur.

L'hypersustentation est obtenue, par la modification de la courbure du profil, assurée par le braquage du bord d'attaque et celui partiel des élevons.

A l'avant deux petites surfaces mobiles se partagent la stabilité longitudinale avec l'empennage papillon.

Il est propulsé par quatre réacteurs situés sous l'aile et fixés à celle-ci par l'intermédiaire d'un mât.

L'atterrisseur tricycle est classique

Le décor est planté.

N'oublions pas que notre avion est destiné au transport de passagers, ceux-ci doivent voyager confortablement dans la partie de l'aile qui leur est réservée, hors, l'épaisseur relative du profil est d'environ **3,5%**, disons 3,75% dans la partie habitable.

La taille d'un passager peut atteindre 2 mètres, en conséquence la cabine, doit avoir une hauteur sous plafond d'environ 2,20 mètres, à cette hauteur s'ajoute l'épaisseur de la structure de la machine soit au total environ 2,80 mètres.

Sachant que l'épaisseur relative du profil est de 3,75%, la corde aura 75 mètres soit la longueur de l'avion.

Le plan central constitue la partie habitable, il est nécessairement plat, il devra pourtant supporter la pressurisation !...

Une solution consistant à réaliser une structure composée de plusieurs lobes, reliés entre eux horizontalement, sur la longueur de l'avion, peut être une solution à ce problème. Des tirants ou éléments de cloison, devront assurer la transmission des efforts, au droit de la liaison des lobes.

Cette partie habitable, se compose de 11 compartiments, on trouve de l'avant vers l'arrière :

Le poste d'équipage, un compartiment électronique, un galley, des toilettes, l'entrée avant, la cabine avant, la cabine arrière, le galley arrière, des toilettes, le compartiment à bagages, et l'entrée arrière.

La partie avant est fixe, pas de nez basculant, la vision vers l'avant n'est obtenue que par l'intermédiaire d'un écran vidéo, système jugé suffisamment fiable, outre la vision vers l'avant, des caméras judicieusement disposées, peuvent permettre la visualisation à l'équipage de l'avion et de son environnement, de larges hublots, assurent à celui-ci la vue de l'environnement atmosphérique.

Au niveau de la cabine, des hublots situés au plafond à la verticale des allées, permettent l'éclairage à la lumière du jour.

La partie arrière contient le réservoir d'équilibrage de l'avion, et se termine par le compartiment de l'A.P.U.

La voilure proprement dite se compose, si on excepte le plan central, de quatre parties.

Deux plans latéraux.

Deux ailes extrêmes.

Les plans latéraux sont accouplés au plan central par un système d'axes et de chapes.

Les ailes extrêmes sont fixées à ces plans par boulonnage, par l'intermédiaire de ferrures appropriées (type CONCORDE).

Les dérives type papillon, calées à environ 45° sont fixées à l'arrière du plan central, par le même procédé.

La propulsion.

Parlons un peu des propulseurs, ce sont en fait des réacteurs, probablement à double flux, précédés d'une entrée d'air à géométrie variable et se terminant par une tuyère à géométrie variable également, adaptable à toutes les conditions vol, mais, aussi capable d'assurer la fonction reverse.

Ah ! ... Ce rêve !...

Et bien oui !.. Ces réacteurs sont situés comme sur la plupart des avions classiques, en pod sous la voilure, dont ils sont séparés par un mât intermédiaire.

Cette disposition permet en premier lieu, d'avionner des moteurs d'origines différentes, fonction de l'évolution des techniques dans ce domaine.

Le grand avantage de cette disposition, réside dans la facilité d'intervention de la maintenance et du même coup de la facilité de remplacement, programmé ou non, des propulseurs, qui à l'évidence constituent l'élément le plus fragile, donc le plus vulnérable de l'avion.

A l'inverse de la plupart des avions actuels, le relais d'accessoires liés à chaque moteur ne se trouve plus compris dans la nacelle de celui-ci mais dans la voilure, au-dessus de chacun d'eux, entraînés par un arbre de transmission vertical.

Dans ce compartiment de voilure, accessible par l'extrados se trouve également le réservoir d'huile moteur et les équipements, liés au prélèvement et conditionnement d'air.

Puisque nous évoquons les générateurs de puissance, il faut ajouter à cette description, un A.P.U. destiné à assurer l'autonomie de l'avion au sol, y compris le démarrage des réacteurs

Notre avion prend forme.

Il vole bien, nous n'en doutons pas, il a quitté la terre ferme et doit y revenir !...

Il a donc un train d'atterrissage, ce train est tricycle nous l'avons déjà dit, il est donc composé d'un train avant et de deux trains principaux.

Le train avant classique assure l'orientation de l'avion au sol, il s'escamote vers l'avant, dans le plan central qui tient lieu de fuselage.

Les trains principaux, sont articulés sur chacun des plans latéraux, dans lesquels ils s'escamotent longitudinalement vers l'avant.

Ils se composent chacun d'un fût contenant l'amortisseur principal, à l'extrémité inférieure duquel, s'articule un bogie composé de trois diabolos, répartition de la charge oblique. Un petit détail, le diablo arrière articulé s'oriente à la demande, évitant ainsi des contraintes élevées en virage au sol.

La stabilité en tangage du bogie, est assurée par un amortisseur auxiliaire.

Et bien voilà, nous avons fait le tour !

Ce n'est pas toujours facile de décrire un rêve Vous pouvez me croire.

Il faut faire appel à sa mémoire, faire preuve aussi d'un peu d'imagination.

J'espère avoir réussi à capter votre attention, en partageant avec vous cette envolée vers ce rêve, futur possible, pourquoi pas !

Si j'ai réussi à vous embarquer à bord de cette hypothétique, machine volante.

Continuons à rêver! ...

Et parlons un peu des systèmes associés.

Décrire les systèmes associés à un tel avion, est tout un programme, là, il faut sortir du rêve et passer dans le concret, car ces systèmes, pour la plupart existent sur les avions modernes, ils sont certes, toujours perfectibles.

Pour les décrire, nous pouvons parler de circuits.

Le premier d'entre eux est le circuit carburant.

Le carburant est contenu dans des réservoirs structuraux, légèrement en pression, répartis dans la voilure, aux endroits laissés disponibles par les équipements liés à l'ensemble des systèmes.

Un de ces réservoirs, comme sur CONCORDE, se situe à l'arrière du plan central, il sert entre autre à l'équilibre longitudinal de l'avion.

Quatre d'entre eux, jouent le rôle de nourrices, chacune affectée à un réacteur, il va sans dire qu'un dispositif de vide vite, permet d'alléger l'avion en cas de nécessité, pour permettre un atterrissage d'urgence.

L'autre circuit essentiel, est le circuit électrique.

Le principe de ce circuit, est complètement nouveau, il ne peut se comparer à aucun de ceux qui équipent les avions actuels.

La génération électrique est à courant alternatif, à fréquence variable. Elle se compose de quatre circuits indépendants, qui se partagent équitablement les consommateurs de l'avion.

Chacun des quatre circuits de consommation indépendants, sont alimentés par un alternateur à fréquence variable.

Dans le cas de mise hors service d'un alternateur, pour une raison quelconque, le circuit de consommation correspondant, est automatiquement couplé à l'alternateur en service du même côté de l'avion, sans délestage.

Partant de cette situation, si un deuxième alternateur cesse de fonctionner les circuits correspondants, sont automatiquement commutés, sur chacun des deux alternateurs en service.

Chaque alternateur est capable à pleine puissance, d'alimenter éventuellement, trois circuits de consommation, sans délestage.

Si un seul alternateur alimente les quatre circuits de consommation, il y a délestage des consommateurs non indispensables, cela sera également le cas lorsque, seul l'alternateur de l'A.P.U. alimentera l'avion.

Il va de soit, qu'au sol, la totalité des circuits peut être alimentée par un groupe de parc.

Les circuits de secours sont alimentés en courant continu, par des groupes de batteries, elles sont elles même chargées par les générations alternatives.

L'alimentation des circuits de commandes de vol, à fréquence fixe, est assurée par des convertisseurs statiques, alimentés par les batteries.

Comme nous le verrons plus loin, les vérins de commandes de vol, sont alimentés en puissance directement par la génération électrique à fréquence variable.

A votre avis, quel serait le circuit à avoir le plus d'importance après cette énumération ?

Vous pensez au circuit hydraulique

Vous avez raison, mais justement, nous avons pris le parti, de nous en passer

Pour les raisons suivantes :

Un circuit hydraulique est généralement très complexe, lourd, souvent générateur de vibrations, et sujet à fuites, celles ci peuvent avoir des conséquences qui peuvent être très graves, c'est la raison pour laquelle, il est généralement doublé voir triplé !

Mais par quoi le remplacer?

Tout simplement par la génération électrique.

Toutefois la mise en mouvement, des trains, des gouvernes, et éventuellement d'autres servitudes telles que portes etc. ...est généralement obtenue grâce à des vérins, qui nécessitent de disposer d'une source de pression hydraulique, immédiatement disponibles.

Cette condition peut être remplie par l'utilisation d'un petit générateur électro-hydraulique lié à chaque utilisateur.

Autrement dit, à chaque train, chaque vérin de commande de vol, sera associé une mini génération électro-hydraulique, très compact, y compris bien entendu, pour les circuits de freinage, normal et secours.

Une mini centrale électro-hydraulique, se compose des éléments suivants :

Un accu cylindrique concentrique à un réservoir, l'ensemble est d'une capacité utile sensiblement, égale à la capacité totale du vérin qui lui est associé. Accu et réservoir seront pressurisés à l'azote, légèrement pour la partie réservoir. Cet accu est mis sous pression, au moyen d'une pompe.

Une pompe à débit variable (fonction de la pression accu), celui-ci devient nul, lorsque la pression régulée est obtenue.

Cette pompe est entraînée par un moteur, alimenté en énergie, par une des générations électriques, en circuit normal ou secours, au choix de l'équipage ou automatiquement.

La liaison hydraulique, entre la mini centrale et le vérin qu'elle alimente, doit être la plus réduite possible, s'il n'a pas été possible de réaliser un ensemble unique.

Maintenant que nous disposons de l'énergie qui nous permettra d'actionner les gouvernes, voyons comment sont réalisées les commandes de vol.

Les commandes de vol sont électriques, du même type que sur AIRBUS, avec « mini manche ». Elles répondent aux ordres des pilotes, à ceux des auto-stabilisateurs, des limiteurs du domaine de vol, ainsi qu'à ceux du pilote automatique en service.

Sur chaque axe, profondeur, direction, et gauchissement, les gouvernes sont divisées en plusieurs parties, chacune constituant un élément indépendant, actionné par un vérin électro-hydraulique de puissance, chacun de ces vérins recevra son énergie, d'une des générations électriques indépendantes.

Dans le cas, de perte d'une génération électrique, le transfert de l'alimentation des vérins concernés s'effectuera automatiquement, sur une génération électrique disponible.

Reste le cas de la panne simple, d'un vérin de puissance ou du groupe électro-hydraulique associé. Seul l'élément correspondant sera affecté et immobilisé automatiquement, il pourra toutefois revenir dans le lit du vent relatif, grâce au transfert du liquide d'une chambre de commande dans l'autre sans perte d'amortissement. Les éléments de gouvernes normalement alimentés, assureront le contrôle de l'avion, pour la suite du vol.

Comme sur CONCORDE, chaque cas de panne, analysé, conduit à une réduction du domaine de vol.

Après cette description.

Notre rêve se concrétise, autour d'un avion révolutionnaire, destiné à être habité, son rôle n'est-il pas de transporter des passagers !

Il lui faut donc, rendre habitable la cabine, le poste d'équipage et aussi, ventiler certains équipements.

Donc conditionner l'air admis en cabine.

L'air destiné à ce rôle, sera prélevé sur les compresseurs des réacteurs, comme sur tous les avions, à cabine pressurisée existants, et conditionné, par des groupes de conditionnement d'air.

Ces groupes se situeront, comme cela a déjà été dit, dans les plans latéraux, à l'intérieur des baies sèches au-dessus des réacteurs, c'est déjà le cas pour CONCORDE.

L'air ainsi utilisé pour le conditionnement, sera automatiquement régulé, en pression, température, débit de renouvellement, et taux d'humidité pour assurer, de bonnes conditions de vie en cabine.

Un soin particulier sera apporté à la vie à bord.

Prévu pour transporter environ 200 passagers, ceux-ci disposeront de sièges confortables, facilement accessibles, toutes les facilités en matière de communication seront à leur disposition, et naturellement, un service irréprochable sera de rigueur.

Et bien voilà !...

Vous savez tout.

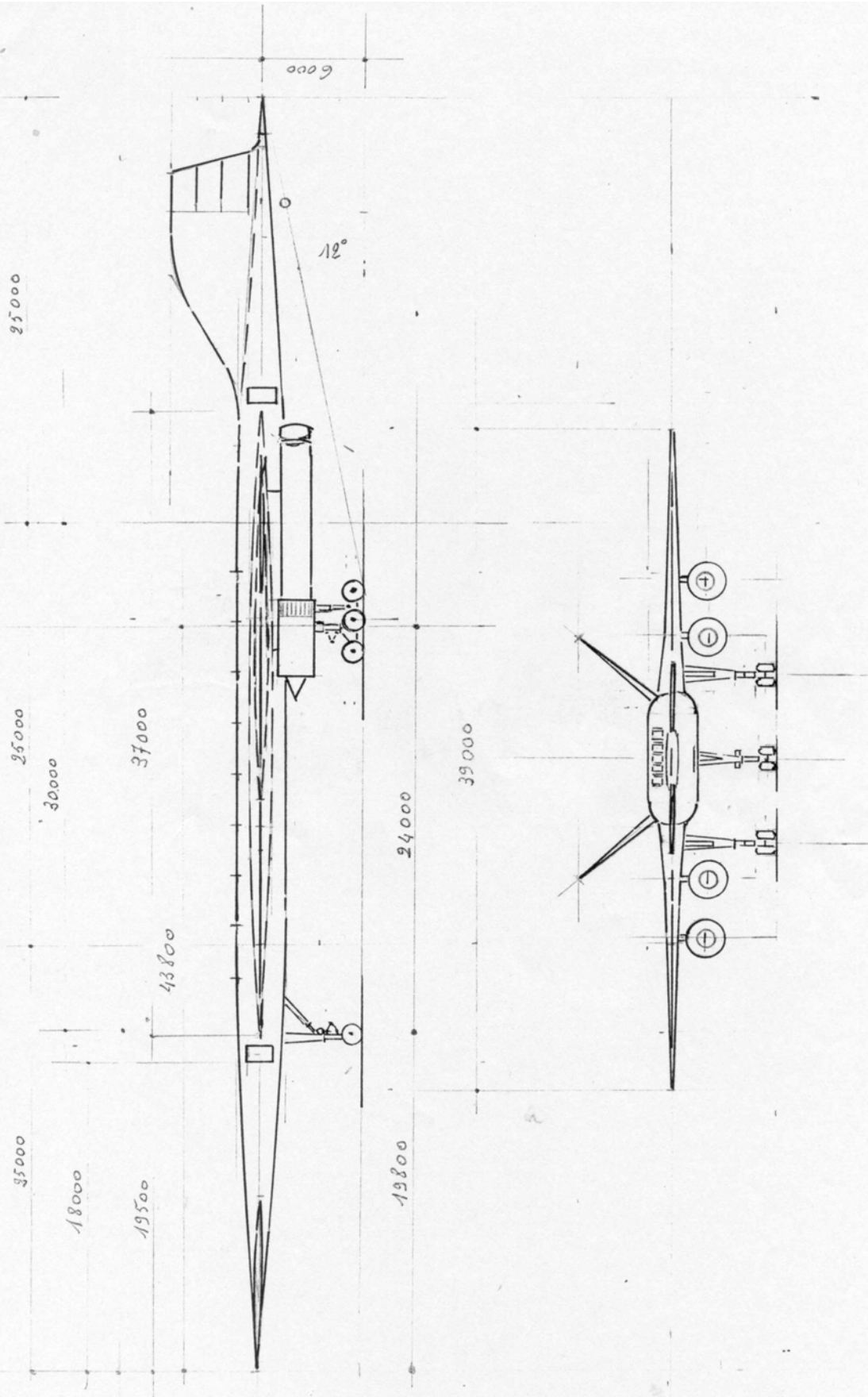
J'ai débuté mon récit, par la description d'un rêve, il s'agissait donc d'un événement récent, mais appartenant déjà au passé, et voilà que je me surprends à le terminer au futur !...

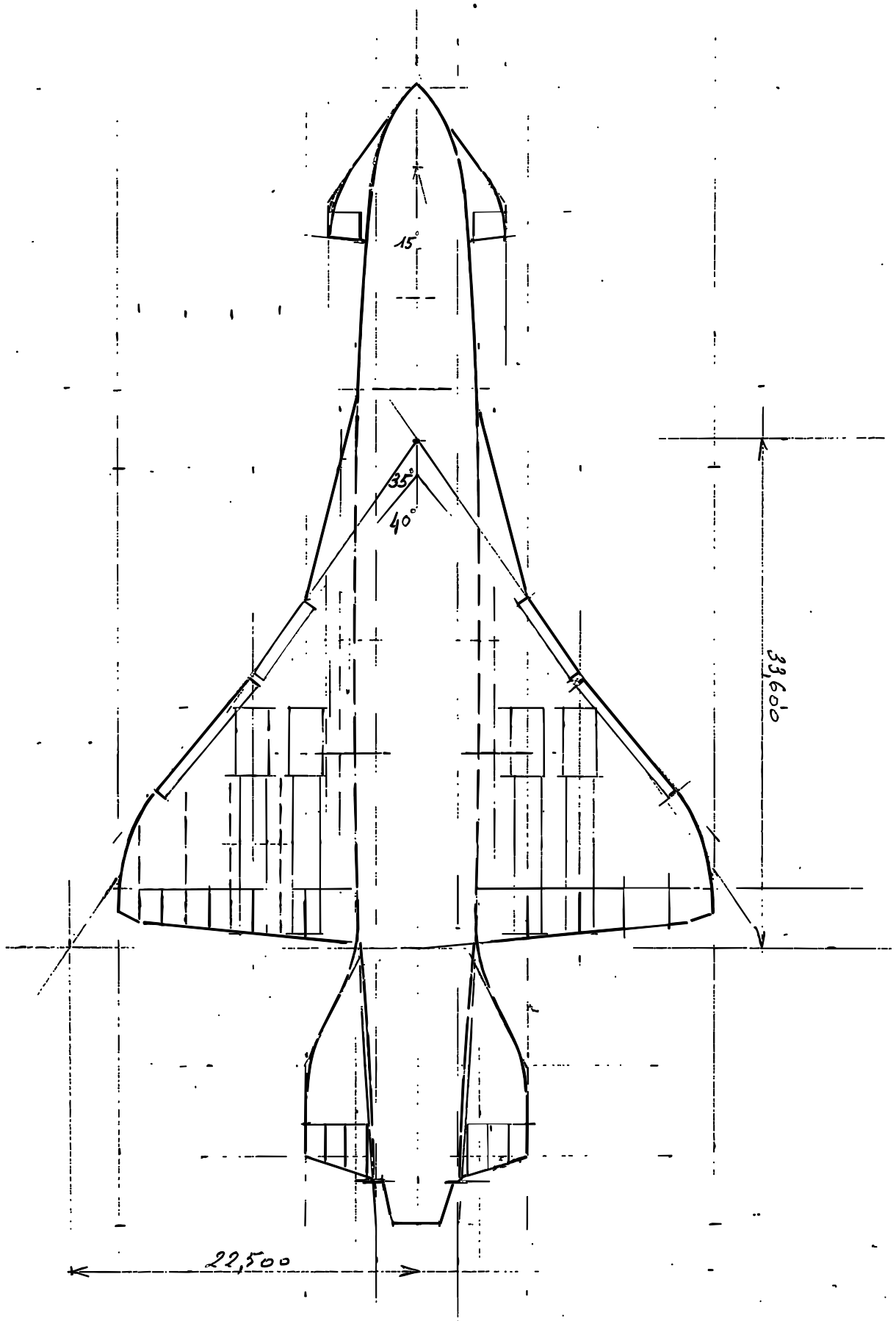
Allez savoir.

Je me suis peut être mis à croire, ce rêve réalisable ! ...

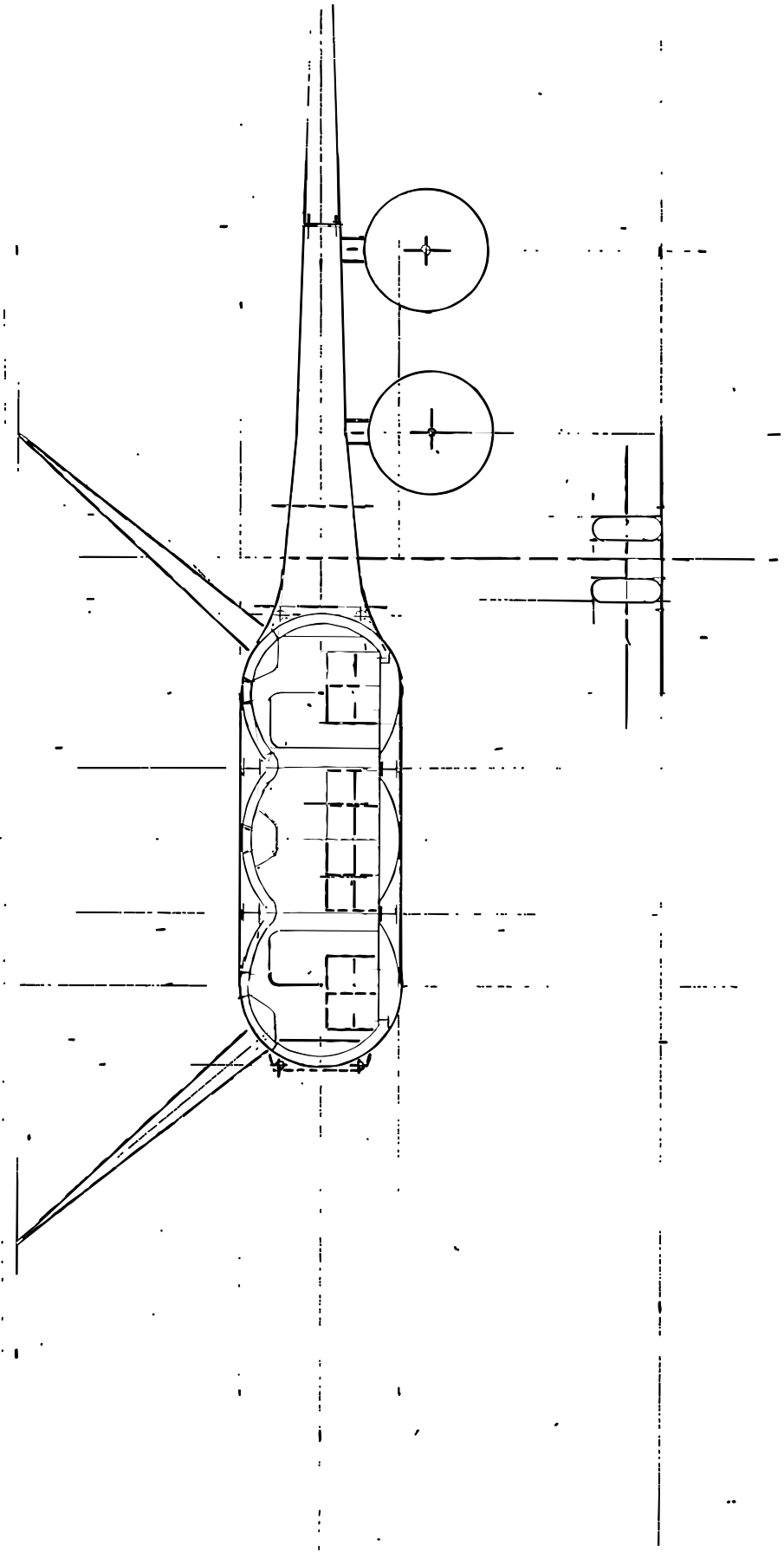
Michel RETIF

Concorde nouvelle génération vision magique ou chimère ?





Coupe de la cabine au droit du cadre principal.



Jean MERMOZ, le Centenaire

9 DÉCEMBRE 1901 naissance à Aubenton (Aisne)

7 décembre 1936 «AVONS COUPÉ moteur arrière droit» :
dernier message de l'hydravion «Croix du Sud»



Entre ces deux dates, va irrésistiblement s'imposer la figure la plus prestigieuse et la plus emblématique du transport aérien à ses débuts.

Le Bulletin d'Espalion vous propose, dans une 7^e chronique, un rapide éclairage de ce destin hors série. Quelques dates, événements significatifs dessinent, au fil de ces 35 années, le légendaire profil de l'Archange !

L'enfant Mermoz

Son patronyme a des consonances savoyardes, mais les Mermoz sont passés des Alpes aux Ardennes depuis longtemps.

Les parents tiennent, à Aubenton, un hôtel, le "Lion d'Or" où Jean naquit. Son père, Jules, et sa mère, Gabrielle Gillet, que Jean appellera bientôt maman Gaby ou Mangaby, forment un couple inharmonieux. Mme Mermoz se réfugie chez ses parents à Mainbressy, 18 mois après la naissance.

Jean va grandir dans un environnement glacial. Les grands-parents admettent mal cette "fuite" du logis conjugal. La jeune mère et son fils se réfugient dans une intense tendresse mutuelle, presque clandestine. Le caractère de ce jeune garçon, grand, mince, blond, silencieux, se forme à la rigueur et au sacrifice.

Solitaire, il aime lire, écrire, surtout dessiner ou démonter une vieille horloge.

Les exploits de l'aviation naissante (le premier grand meeting de 1909 à Reims !) le laissent indifférent.

Inscrit en 6^e "moderne" à l'école professionnelle d'Hermon, il quitte, avec ses grands-parents, les Ardennes le 28 août 1914. Mangaby, absente lors de ce départ précipité, ne retrouvera Jean qu'en 1917 !

Jean Mermoz dans le Cantal

Nos réfugiés sont dirigés vers Aurillac, au 22 rue des Tanneurs. Sans nouvelles de Mangaby pendant 3 ans, Jean est élève du lycée, plutôt littéraire, solitaire, sportif. Malgré le quasi-dénuement familial, c'est un bel adolescent costaud, lumineux que découvre Mme Mermoz ce 27 septembre 1917.

Paris

Le couple reformé vit au 14, avenue du Maine. Gabrielle infirmière à Laënnec, Jean est élève du lycée Voltaire.

Echec au bac, dépression, fin des études, une année vide... malgré un séjour à Aurillac où ses grands-parents resteront jusqu'en 1920.

Pilote Militaire

Excellent pilote, militaire peu convaincu. Engagé au Bourget le 26 juin 1920. Opte pour l'aviation sur les conseils de Max Delby... chanteur d'opérettes, ami de la famille. Le déclin : "la solde est meilleure" !

Donc, école d'Istres "corvées de cailloux et d'enterrements". Jean côtoie la mort au quotidien. Malgré 2 accidents, brevet de pilote militaire. La révélation ! "Pilote régulier et précis". Le grand Mermoz est né.

Volontaire pour le Levant, il découvre le Bréguet XIV et la magie orientale de Beyrouth, Saïda, Palmyre... Véritable novice, notre futur héros de la "Postale" fait là son apprentissage.

Première panne dans le désert ! Sa spécialité. En

mars 1923 1^{er} panne "en dissidence". Deux jours de marche, sans eau. Jean porte son mécano déliquant, jusqu'à une piste où passe une patrouille.

Mars 23, le sergent Mermoz, 300 h de vol, croix de guerre des T.O.E. (Théâtre d'Opérations Extérieur) avec étoile d'argent, cité à l'ordre de la division : "très bon pilote, plein d'allant, toujours volontaire... plusieurs missions de liaisons lointaines en pays hostile". A 22 ans, c'est plus qu'un satisfecit de la hiérarchie militaire. C'est le véritable programme de la vie qui attend le déjà grand Mermoz.

30 mars 1924, congé libérable. 23 ans et... pas un sou vaillant ! Les copains (dont Guillaumet), les bars, les restos... les filles...

La Galère

Pendant 6 mois, le héros du Levant est quasi clodo. Toutes ses démarches "foirent". De petits boulots en asiles de nuit, il survit. Comme au désert. Engagé pour un vol de cascade dans le film "La Fille de l'Air". Il exige, hypocrite, un vol d'essai, en solo, avant de plonger dans l'Oise Suzanne Grandais.

Pilote de ligne

Enfin ! Un courrier des Lignes Latécoère.

Convoqué pour le lundi 13 octobre 1924 à Toulouse Montaudran. Signé Didier Daurat, le chef. Vendredi, minute de vérité. La scène est d'anthologie et nous régale depuis... 77 ans !

"Montrez-ce-que-vous-savez-faire" que dit le chef à ce nouveau, ancien moniteur de Chasse.

Et c'est le "rodéo" endiablé d'un Mermoz déchaîné qui chevauche son Br. XIV avec l'ivresse des retrouvailles.

Quelques dernières glissades audacieuses préludent à un atterro tout en douceur, les deux roues pile dans le rond. Ouais !... Le regard des copains est de mauvais augure : "tu peux faire ton baluchon, petit".

Chez Daurat, le "petit" se fait copieusement eng....

— "Allez au cirque... on vous dressera".

— "Mais vous me chassez ?"

— "Reprenez l'avion, faites un vol NORMAL, comme on doit travailler à la Ligne".

Vite dressé, notre bizuth te leur fait un tour de piste tracé au cordeau et au compas ! Daurat, évidemment, n'était plus là...

Après avoir lavé quelques cylindres (encore un novice...) et "dégroulé" (démonté) quelques moteurs 300 ch Renault, Jean assure ses premiers vols sur l'Espagne et le Maroc (voir l'histoire de la Ligne Toulouse Dakar en annexe).

L'histoire de la Ligne désormais s'inscrit dans la vie quotidienne de Mermoz, "régulier comme un facteur rural".

Entre deux tournées, le facteur retrouve ses copains au "Grand Balcon" qui, à deux pas du Capitole, était un peu le "Bateau Lavoir" des pionniers. Et les gars se racontaient... leurs peurs, leurs "caraffes" de moteur, les pièges des terrains de fortune.

L'Espagne

Janvier 25, après 3 mois de "Maison", Jean est

affecté à Barcelone pour le tronçon "Ibérique" Toulouse - Barcelone - Alicante. Il adore l'Espagne, apprend la langue, se passionne pour les toros entre deux tempêtes sur les Pyrénées. Une médaille évidemment : celle de l'Aéroclub de France pour 120.000 km dans l'année 1925 en 800 h de vol (calculez la moyenne... : 150 km/h !)

Le Maroc

Mars 1926 : on suit le mouvement, vers le Sud, le grand Sud. Toulouse - Dakar. On retrouve à Casablanca des copains : Lécirvain, Lassalle, Gourp, Erable... La vie ne tient qu'à quelques tubulures d'eau, d'huile, au ressort de soupapes, aux bougies, au sable dans le carbu... On la mène, justement..., très joyeuse, la vie au Maroc !

Au Sud d'Agadir, c'est moins drôle. Le 22 mars 26 Mermoz se perd, dépasse Cap Jubé et ... tombe en panne de moteur. Capturé par les Maures, il sera libéré, après 6 jours d'une atroce captivité et contre forte rançon.

L'Amérique

Novembre 1927, Mermoz s'installe à Buenos-Aires. Les Lignes Latécoère sont devenues Compagnie générale aéro postale depuis le 11 avril. La nouvelle entreprise se sent pousser des ailes. Il s'agit de concurrencer les dirigeables Zeppelin et conquérir l'Amérique du Sud.

Chef pilote, chef d'escale.

Il a donc 26 ans et devra défricher la ligne d'Argentine, plus tard, passer les Andes et toucher le Chili ! Un Daurat américain !

"Vol de Nuit", c'est pour J. Mermoz le 16 avril 28. On a la T.S.F. et ... beaucoup de culot !

M. le directeur vole encore, se pose en août en panne dans une palmeraie au Paraguay. Pris pour espion, palabre en espagnol ; des semaines en pirogue pour acheminer un moteur. En décembre, sur une plage brésilienne, se trouve entouré de malheureux lépreux.

Les Andes ! Huit ans après Adrienne Bolland — (re)lire le B.E. du 27.07.01 — le 2 mars 29, une panne de carburateur contraint Mermoz à se poser sur une étroite plateforme en déclivité. Pour arrêter les 2 tonnes du Laté 26, l'Archange saute prestement, s'arcboute à la queue et fait pivoter le taxi. Collenot, le fidèle mécanicien, répare et, en voiture ! Le comte de La Vaux, passager, apprécie.

On remet ça huit jours après ! Un sévère "rabat-



Mermoz et son fidèle mécanicien A. Collenot.

Jean MERMOZ, le Centenaire (suite)

tant", au sortir d'un col, plaqué l'avion sur un plateau caillouteux. A 4.000 m, par - 10° à - 30°. Mermoz et Colletot réparent l'avion, colmatent les fuites, hissent l'appareil en haut du glacier. Deux jours (et deux nuits), 2 hommes, là-haut, seuls ! Pour décoller (enfin) deux crevasses de plus de 10 mètres sont à "sauter". Et ça passe ! signé Mermoz.

Avec de nouveaux avions Potez 25 moteur Lorraine - Dietrich de 400 ch un plafond de 7.400 m, le 14 juillet 1929 Mermoz et Colletot inaugurent la ligne Mendoza - Santiago. La voie d'Adrienne...

L'Atlantique

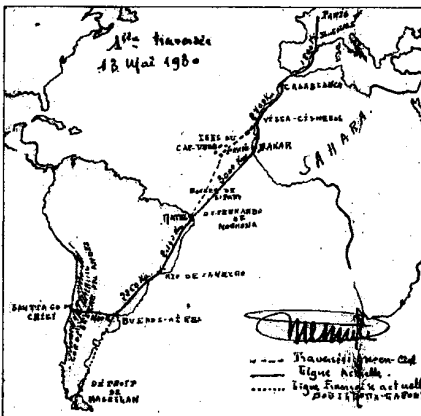
Mermoz est breveté pilote d'hydravion à Bordeaux. La compagnie Aéropostale rêve de compléter son réseau par le survol de l'Atlantique, le tronçon Dakar-Natal, jusqu'ici assuré par avions "rapides" qui mettaient plusieurs jours. Mermoz, désormais célèbre, fêté, adulé, va affronter un nouvel élément : l'Océan.

Le 12 mai 1930, la grande première ! Mermoz, Dabry (navigateur), Gimé (radio), dans leur Laté 28 à flotteurs (mot. Hispano 600 ch) transportent 130 kg de courrier de Dakar à Natal (Brésil) soit 3.173 km en 21h10m.

Au retour, le 8 juillet, fuite d'huile. Mermoz plaque l'hydro sur le flanc d'une vague immense, près du navire "Phocée" qui récupère équipage et courrier. La routine.

Cette année 1930 se termine dans de terribles difficultés pour l'Aéropostale, difficultés financières, juridiques, politiques. Mermoz, évidemment, est plus ou moins mêlé à cette crise que son caractère de fonceur, droit, a du mal à vivre.

Le 30 août, fidèle à ses habitudes, il sautera d'un



Carte de la ligne Paris - Santiago du Chili dessinée par Mermoz.



1936 - Compagnie Air France : arrivée à Natal du Laté 300 "Croix du Sud".

proto qui s'est disloqué à 4.000 m. Parachute, piquets de vigne, hôpital.

Mais, le 30 mars 31, avec Paillard, il bat le record du monde de distance : 8.960 km en 59 h 14m.

L'Arc en Ciel

Mermoz était farouche partisan des avions "terrestres" par opposition aux hydravions, forcément plus lourds, plus lents, offrant une sécurité plutôt illusoire. Un jeune ingénieur des Arts et Métiers / SupAéro, encore plus jeune que Mermoz, partageait ses idées.

René Couzinet, aussi, était stimulé par les épreuves. Après la perte de deux protos, le 3^e est sorti de l'île de la Jatte. Mermoz le prend en main.

Et le 16 janvier 1933 c'est la gloire : Dakar - Natal à 250 km/h, 5 à bord. Retour au Bourget triomphal.

30 août 1933, création d'Air France. Mermoz, inspecteur, sera bientôt commandeur de la Légion d'Honneur. L'idole des foules.

L'Arc en Ciel fera 10 liaisons sur l'Amérique en 1934 et le 17 octobre, à bout de souffle, se retirera au Bourget. Malheureusement pas au Musée de l'Air...

Sic transit... Disons qu'il fallait un Mermoz surdoué et herculéen pour piloter cette merveille.

Air France

La ligne France - Amérique est désormais assurée par des appareils tels que Laté 300 Croix du Sud et Ville de Mendoza ; Blériot 5190 Santos Dumont ; Farman 220 Centaure ; Laté 301 Hexamoteur Lieutenant de vaisseau Paris.

La page héroïque est tournée, elle va, hélas, tourner pour Mermoz aussi.

La Croix du Sud

Nommé inspecteur général d'Air France, Jean Mermoz sillonne toujours ces lignes qu'il a défrichées au péril de sa vie. Une dernière fois, la mécanique va le trahir, mais la chance n'y est plus.

Le 7 décembre 1936, il décolle la "Croix du Sud" du plan d'eau de Dakar. C'est la 144^e traversée, la 24^e pour lui. A quai, Guillaumet. A bord, ses derniers équipiers, ses copains : copilote Pichodou, mécano Lavidalle, navigateur Ezan, radio Cruveilhier.

Demi-tour pour un problème d'hélice et réducteur, fuite d'huile. On bricole. On repart à 6h52. A 10h43 dernier message, à 700 km de Dakar : "Avons coupé moteur arrière droit".

La citation à l'ordre de la Nation sera, dans sa sobriété, le plus opportun des hommages et notre meilleure conclusion :

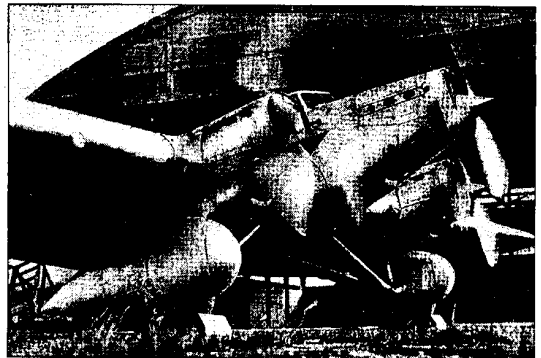
"Sublime figure d'aviateur... a fait de son nom un symbole et de sa carrière une longue suite d'exploits... entre de plain-pied dans la légende et s'inscrit parmi les héros les plus purs de l'Aviation française". 8.200 heures de vol.

A. VERDIER

La Mourgale décembre 2001

« J'ai refait tous les calculs. Notre idée est irréalisable, il ne nous reste qu'une chose à faire : la réaliser ».

Pierre-Georges Latécoère



Couzinet 70. L'Arc en Ciel, un trimoteur à l'aérodynamisme étonnant pour l'époque, avec lequel Mermoz traverse l'Atlantique Sud en janvier 1933. En mai, il relie Natal-Dakar.

Le 7 décembre :

Départ de DAKAR du A.K.G.F. à 4h32 GNT revenu à 4h40 cause hélice, moteur arrière droit ne passant pas.

N.755 DE DAKAR A 16.30

DDD. AF. PARIS HELICE NE PASSANT PAS ARRIERE DROITE STOP CAUSE HUILE SUR PLATEAU COLLECTEUR STOP APRES NETTOYAGE ET VERIFICATION CABLAGE FONCTIONNANT PARFAITEMENT LORS DU DEUXIEME DEPART.

AF DAKAR

Départ à nouveau à 6h52 même courrier

Emissions reçues de la CROIX DU SUD :

— à 8h30 position 13.12 N. 19.48 W. T.V.B.

— à 9h20 T.V.B. 8/10 couvert vent E. 25 kms. Visibilité bonne - Altitude 300

— à 9,30 position 12.18 N. 21.15 W.

— à 10,20 T.V.B. 4/10 couvert vent NE 15 kms. - Visibilité bonne - Altitude 350.

— à 10.43 - avions coupé moteur arrière droit (dernières émissions reçues du A.K.G.F.)

— à 13h20 DAKAR signale :

7/12 1255 N° 751 DAKAR AF. A PARIS

SOMMES SANS NOUVELLES FR. - F. - AKGF PARTI A 0662 POUR NATAL STOP DERNIERE EMISSION 10.43 AVONS COUPE MOTEUR ARRIERE DROIT STOP POSITION PROBABLE 1043 GMT 1108 N. 2240 W. STOP AVONS ALERTE AVISO QUI SERA SUR LES LIEUX A 14.30 STOP AVONS TRANSMIS AVURNAV STOP FERONS PARTIR F. - AOXE A 14.00 POUR DIRIGER RECHERCHES.

AF DAKAR

COMPTE-RENDU DES MESSAGES RELATIFS A LA DISPARITION DE LA «CROIX DU SUD»

49^e Frame du 7 Décembre 1936 (courrier DAKAR - NATAL)

Appareil : «CROIX DU SUD» (F.-A.K.G.F.) Laté 300 quadrimoteur Hispano 12 nbr. 650 CV.

Equipage :

Chef de bord : MERMOZ, Jean

Pilote : PICHODOU, Alexandre

Navigateur : EZAN, Henri

Radio : CRUVEILHER, Edgar

Mécanicien : LAVIDALLE, Jean

Chargement :

Poste : 282 kg 350

Matériel : 25 kg 600

Essence : 12.100 litres

Huile : 400 kg

METEO PREVUE par O.N.M.

N.151 DE FMA le 5/12 à 12h15 AF FSN PPN.

ANTICYCLONE ATLANTIQUE DESCEND JUSQU'A 20 N. ZONES DE BASSES PRESSIONS INTERESSENT SENEGAL ET ATLANTIQUE SUD PAR 28 W. ET 5 N. PARAGES PPI LES HAUTES PRESSIONS ATLANTIQUE PERSISTENT SANS CHANGEMENT. LA DEPRESSION SENEGAL STE CONBLERA EN PARTIE AUTRES ZONES BASSES PRESSIONS ATLANTIQUE SUD ET PARAGES NOROMHA SE CREUSERONT CONSEQUENCES. FSN A S N : 3 à 7/10 BASE 600/1000 NE 30 K 8 N A 2 N CYPPLUIE QBB 200/500 NSE 20/30 K 2 N A 2 S Q Q ECLAIRCIES AVERSES GRAINS MODERES SE 30/40 2 S PPN TRES NUAGEUX AVERSES GRAINS Q B B 200/600 SE A E 40/50 K.

O N M FMA

R. DAKAR

R. NATAL

Un Apcosien à l' Honneur

Article édité dans le Bulletin d'Espallion du 10 mai 2002

La Médaille de l'aéronautique à André Verdier

Avant de mettre sous presse l'article sur le centenaire de Jean Mermoz (voir pages ci-contre) nous apprenons avec plaisir que notre collaborateur et ami, André Verdier, vient de se voir attribuer la médaille de l'aéronautique (J.O du 26 janvier).

Cette distinction, créée en 1945, «récompense les personnes civils et militaires, relevant du ministère de l'Air ».

Effectivement, notre ami a été à 31 ans ingénieur à la SNECMA, société nationale, après presque 3 ans de service dans l'Aéronautique Navale.

Attiré par les projets « de pointe » André Verdier a travaillé sur différents prototypes militaires, le Concorde et, pour finir, le Mirage 2000.

La médaille récompense aussi un enthousiasme de toujours pour les choses de l'Air : co-fondateur du musée de la SNECMA, guide-conférencier au Musée de l'Air, membre actif de plusieurs associations « aéro-orientées »...dont les « Vieilles racines » qui ont présenté cette candidature.

Avec tous les amis que compte André Verdier dans l'Aubrac, et ailleurs, le « Bulletin d'Espallion » lui adresse ses amicales félicitations.

Avec toutes les félicitations de l'A.p.co.s

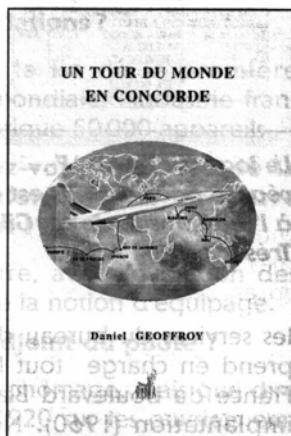
Un tour du monde en Concorde

A partir de son carnet de voyage, le docteur Daniel Geoffroy, médecin débordé, nous fait vivre et partager les émotions, les joies et les images qu'il a cueillies jour après jour.

C'est à la suite du terrible accident du 25 juillet 2000 qu'il a décidé de rendre hommage à Concorde, ce prestigieux avion supersonique dont il est évidemment tombé amoureux.

21 jours de voyage, 9 escales : Mascate, Delhi, Bangkok, Bali, Sydney, Papeete, Ile de Pâques, Iguacu et Rio de Janeiro, 47 254 km à la moyenne de 1 425 km/heure...

147 pages - Editions de l'Opéra 21 € (137,75 Frs).



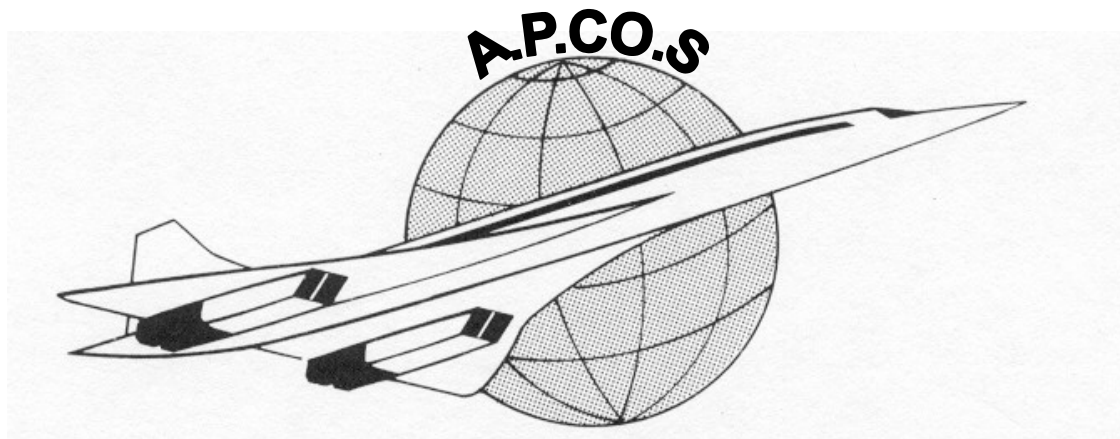
**À sa manière, l'épouse
de l'un de nos adhérents,
ancien d'Air Inter, rend un
hommage très personnel à Concorde,
au retour d'un vol New York-Paris**



Hommage à Concorde

Tel un Condor géant aux ailes déployées,
Concorde, nous t'aimons et tu nous fais rêver.
T'arrachant de la terre pour atteindre le ciel.
Tu donnes le frisson, et tu nous émerveilles.
Enfin ! Lorsque le rêve devient réalité,
A bord nous trouverons gentillesse et amabilité.
Commandant, co-pilote et mécanicien.
Te pilotant comme des magiciens.
Puis avec émotions passant le mur du son,
Nous lèverons le verre avec Dom-Pérignon.
De cet avion mythique déchaînant les passions,
Air France tu possèdes, le plus beau des fleurons.

G. Lafon . 19.XII. 2001



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

TARIF OBJETS PUBLICITAIRES

(en Euros)

AUTO-COLLANT 160x80 mm.....	1,5
CASQUETTE bleue.....	8
CASSETTE (Sa Majesté Concorde) VHS Secam 10 Mn de Rêve.....	5
CASSETTE (Destination Mach 2) VHS Secam 30Mn.....	5
CONCORDE RACONTE ..sa propre histoire.. JP Le Moël.....	30
CRAVATE bleue.....	15
ECUSSON Logo A.p.co.s	3
PARAPLUIE	15
POLO blanc.....	15
T-SHIRT blanc.....	8
BLOC TRANSPARENT	42
PORTE CLES	10

Auto-collant



Casquette

Cassettes



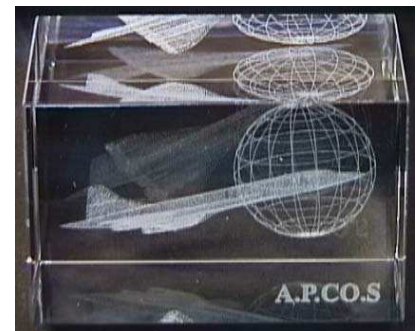
Cravate



Parapluie



Bloc transparent



Polo



Tee-shirt



Porte-clés



Ecusson



RECUEIL DE POEMES

Par Bernard Sicre

100 fois dit FUSEE

*Cent fois sur le métier
A été remis l'ouvrage.
Cent fois à rebours comptée
L'émotion à chaque décollage.*

*Légère tel un papillon s'évadant du baignon,
Elle va suivre son fil d'Ariane.
Dressée, aussi fière qu'un mât de cocagne,
Le "Grand Kourou" veille sur le totem de la Guyane.*

*A destination de l'océan cosmique
Où les satellites font leurs révolutions ,
Paradoxal et à la fois comique
De passer par l'orbite pour améliorer la communication.*

ARIANESPACE
*De la terre à la lune,
Marianne dédicace
Ton succès 100 fois plutôt qu'une !!*

AIRBUS : THE NEW WAVE

*Take off ! iron bird
To a new experience
Take off ! leave our world
Win the space of silence.*

*Climb ! through the fog
For shine under the sun
Don't forget think of the catalogues
Where you will look like the fun.*

*Surf! over the clouds
With the lightness of a feather
Surf! you can be proud
As a day were your brothers.*

*Landing after open the stars gate
Landing after flight all around the earth
Landing on the airports of several states
Landing and then return.....for berth !!*

ALPHA « g »

*Dans un « Salon de Provence »
Il est une patrouille,
Qui fait rêver la France,
Faites d'hommes qui n'ont la trouille.*

*Des chevaliers du ciel
Qui écrivent aux nues,
Dessinent des arcs- en -ciel
Pulvérisant à « g » continus.*

*Les figures imposées sont éphémères
Dictées par l'édit commandement,
Infinies et pourtant millimétrées sont vos aires
Tutoyant Eole et le cers volant.*

*Pilotes à réactions à shows
Vous peignez le firmament,
Vous servant de votre avion comme pinceau
Vos acrobaties semblent provenir du radiant .*

AMOUREUX D'AILES

*Vieilles ailes, vieilles plumes
Ils plaisent vos empennages,
Au fil du temps elles se déplument
Ils ne repousseront plus vos pennages.*

*Vos trains de vie mènent un fuselage
Qui n'a pas pris une ride.
Malgré les liftings fuse l'âge
De ces machines qui ne dérivent.*

*Même sans déposer un plan de vol,
De leur vigie ils vous surveillent,
Car vous représentez les « pitch and roll »
Des X,Y,Z, souvenirs qui ne se mettent sur veille.*

*De CARAVELLE aux chasseurs
Ils sont fier de montrer leur zèle,
Dans un salon où CONCORDE les acteurs
D'une légende qui ne peut vivre sans ailes !!!*

LES FANS DU CERS

*Ouvrez-vous geôles de Gaïa,
Ne serais-ce qu' au bout d' une ficelle.
La liberté n' est pas un plagiat
Tant au grès d' Eole elle est si belle.*

*La tête dans les nuages,
Les embruns salent vos muqueuses.
Messieurs les pilotes d' alfas plages
Aux figures pour le moins douteuses.*

*Leurs vies ne tiennent qu' à un fil,
Celui d' un artiste.
Des enfants ils ont le profil
Ils sont des cers volistes.*

COPIE QU'ON FORME

*Tu ne manques pas d'envergure
Bonsaï aux allures de grand,
Les filets d'air sous tes voilures
En font des plumes sous le vent.*

*Univers de passionnés
Pilotes de cers volants,
A distance télécommandés,
Planeurs ou éternels enfants.*

*Modèles réduits,
Entre rêve et réalité,
Modèle tu séduis,
Par l'exactitude de ta conformité !!!*

L .. aile .. ou elle

*Elle se produit sa jupe soulevant,
En sus tentant sa jeunesse, fuse l'âge.
Aile ce produit sous le vent,
En sustentant un lourd fuselage.*

*Elle danse sans prétention
Avec son profil à héros dynamiques.
Aile dense sans pré tension
Avec son profil aérodynamique.*

*Pourquoi vivre sans elle ?
Comme si nous ne l'avions.
Pourquoi vivre sans aile ?
Car nous en avons deux comme l'avion !!!*

LA HÉROS POSTALE

*D'une plume d'oie ou d'un pennage
Les mots s'envolaient sous plis.
A bord d'oiseaux aux empennages
Guidés par la motivation des écrits.*

*Depuis la cité de la violette,
Le ventre lourd de longs courriers,
Des hommes devinrent les estafettes
De l'amour à travers le monde entier.*

*Pionniers de la communication internationale
L'espace vous rend un grand hommage.
Aux commandes d'ailes du temps de l'aéropostale
Si belles qu'on ne peut leur donner d'âge.*

*Merci Messieurs.
Pour le bond en avant de la technologie.
Merci Messieurs.
Pour le bond en arrière vers une anthologie.*

Dédié à Monsieur Patrick BAUDRY et à l'équipage du CATALINA

LE COUP DELTA

*Comme l'aigle quitte son aire
Toutes serres dehors,
Il s'envole de la parapente aire
Son delta entre la vie et la mort.*

*Papillon éphémère
Aux ailes en lampas,
Devenant des lampas d'air
Revêtant de merveilleux appareils .*

*Tutoyant les cieux
A la merci d'EOLE,
Vouvoyant les DIEUX
Durant des situations folles.*

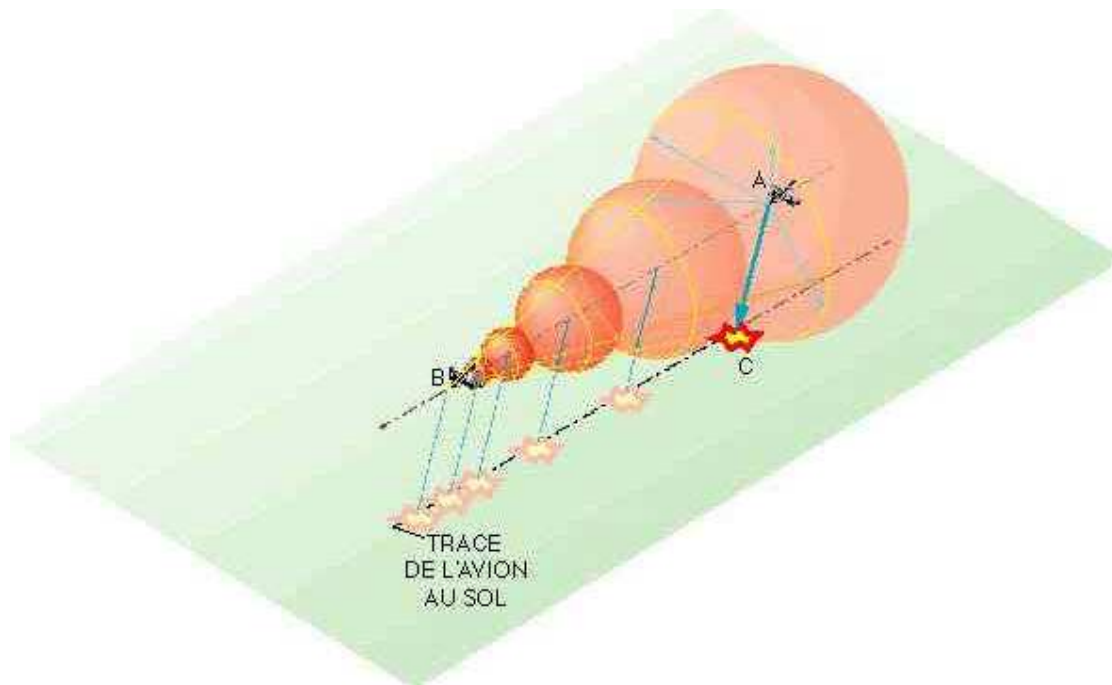
*Des heures d'ascension
Pour atteindre le firmament,
Des minutes en sustentation
Tributaire des courants !!*

*Lampa : Tissus d'ameublement en soie avec de grands motifs en relief.
La suite au prochain numéro.....*

..Bernard Sicre

Petite histoire d'Aviateur.. pleine de bon sens !--Extrait du manuel du pilote débutant

1. Chaque décollage est optionnel. Chaque atterrissage est obligatoire. Tentez de toujours garder le nombre d'atterrissages que vous faites, égal au nombre de décollages.
2. . Si vous poussez le manche à balai en avant, les maisons deviennent plus grosses. Si vous tirez sur le manche à balai, elles deviennent plus petites. Une seule exception: si vous continuez de toujours tirer le manche à balai vers l'arrière, les maisons recommencent à devenir grosses.
3. Voler n'est pas dangereux. S'écraser est dangereux.
4. Il est toujours préférable d'être en bas et souhaiter être en haut que d'être en haut et souhaiter être en bas.
5. Le SEUL moment où vous avez trop de carburant est quand l'avion est en feu.
6. L'hélice devant l'avion est un gros ventilateur conçu pour garder le pilote au frais. Lorsqu'il s'arrête, vous commencerez à avoir chaud.. Il est donc important de le faire fonctionner en tout temps durant le vol.
7. En cas de doute, maintenez votre altitude ou montez. Aucun avion n'est jamais entré en collision avec le ciel. Plusieurs sont cependant déjà entrés en collision avec le sol.
8. On peut définir un bon atterrissage par le fait que vous pouvez sortir de l'avion à pied sans blessures. On peut définir un excellent atterrissage par le fait que l'avion peut être réutilisé par la suite.
9. Apprenez par les erreurs des autres. Vous ne vivrez pas assez longtemps pour toutes les faire vous-même.
10. Si vous êtes atterri et que vous devez mettre plein gaz pour avancer jusqu'au terminal, c'est que vous avez oublié de sortir le train d'atterrissage.
11. Les chances de survivre à un atterrissage sont inversement proportionnelles à l'angle d'atterrissage. Plus l'angle d'atterrissage est élevé, moins grandes sont les chances d'y survivre, et vice versa.
12. Restez à l'extérieur des nuages. Les reflets argentés qu'on voit dans les nuages peuvent être d'autres avions. Les montagnes sont aussi réputées pour se cacher dans les nuages.
13. Dans la bataille opposant les avions de métal filant à plusieurs centaines de kilomètres à l'heure et le sol qui est immobile, aucun cas n'a été rapporté où le sol a perdu.
14. Règle générale, afin d'avoir un vol stable, il faut pointer l'avant de l'avion dans la direction où on veut aller.
15. Il y a des vieux pilotes et il y a des pilotes audacieux. Cependant, il n'y a pas de vieux pilotes audacieux.



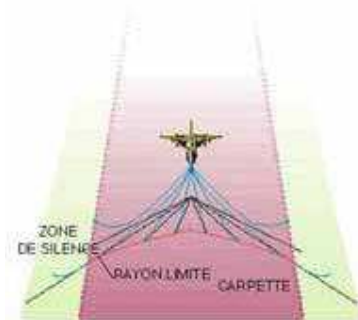
Dans l'atmosphère, le son se propage le long de courbes particulières, les rayons acoustiques, analogues, pour le son, des rayons lumineux, et qui minimisent le temps de parcours entre la source et un observateur. À chaque instant, les rayons qui véhiculent le choc sont les rayons reliant chaque position de l'avion au point de contact de la sphère correspondante avec le cône de Mach. Ils sont donc perpendiculaires au cône. Ainsi, le bang émis par l'avion en A atteint uniquement un observateur situé sur l'un de ces rayons particuliers (en bleu). Un observateur situé un peu plus loin entendra le bang émis par l'avion à un instant ultérieur, et ainsi de suite. Un observateur fixe n'entend donc le bang qu'une seule fois, bien que celui-ci soit émis continûment.

Où entend-on le bang? Si l'atmosphère était homogène, les rayons acoustiques seraient des droites, et le bang atteindrait tous les points du sol, atténué seulement par la distance. Toutefois, la température varie avec l'altitude : de $15\text{ }^{\circ}\text{C}$ au sol à $-56,5\text{ }^{\circ}\text{C}$ environ à 11 kilomètres d'altitude pour l'atmosphère standard utilisée en aéronautique. Comme la vitesse du son dépend de la température, elle décroît aussi, de 340 mètres par seconde au sol à 295 mètres par seconde à 11 kilomètres d'altitude. À mesure qu'ils se rapprochent du sol, les rayons acoustiques issus de l'avion sont donc déviés vers le haut : c'est la réfraction atmosphérique, analogue au mirage optique. Le vent contribue aussi à la déformation des rayons acoustiques.

Si l'avion vole juste un peu au dessus de la vitesse du son (à moins de 1,15 fois la vitesse du son pour l'atmosphère standard), le cône de Mach est très ouvert. Les rayons acoustiques partent presque à l'horizontale, se retournent avant de toucher le sol et remontent vers la haute atmosphère : le bang n'est pas entendu au sol. Pour une vitesse supérieure, les rayons émis dans le plan défini par la trajectoire de l'avion et la verticale touchent le sol. Les rayons émis latéralement sont d'autant plus déviés qu'ils partent proches de l'horizontale (ils touchent le sol sur la ligne rouge, intersection du cône de Mach, déformé par la propagation atmosphérique, avec le sol).



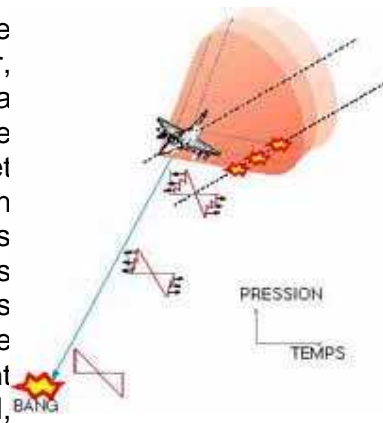
Il existe ainsi un rayon limite qui se retourne juste au moment de toucher le sol. Son point de contact avec le sol (en violet) sépare deux zones : la «carpette», où l'on entend le bang, et la zone de silence (en vert). Selon cette description géométrique, le bruit est nul dans la zone de silence. En réalité, le bruit n'est pas complètement nul, mais il décroît rapidement quand on s'éloigne du bord de la carpette. Pour un avion volant à deux fois la vitesse du son et à 15 kilomètres d'altitude, la carpette est large d'environ 85 kilomètres.



Si l'avion était un point, il émettrait un son très court, localisé exactement sur la surface du cône de Mach, qui définirait l'onde de choc suscitée par le mouvement supersonique. En réalité, l'avion occupe un certain volume. Chaque variation de sa géométrie (nez, sections du fuselage, bords d'attaque et de fuite des ailes, réacteurs...) produit son propre cône de Mach. L'onde de choc associée est d'autant plus forte que l'accident dans la géométrie est plus important. De façon analogue, les forces exercées par la voilure sur l'air en réaction à la portance contribuent elles aussi au bang. Au fur et à mesure du passage des cônes

de Mach successifs, un observateur à proximité de l'avion entendrait donc plusieurs bangs, associés à chacun des détails de la géométrie.

Pourquoi n'entend-on qu'un seul bang au sol? La vitesse du son varie avec la température, nous l'avons vu. Or, localement, le passage de l'onde acoustique modifie la température de l'air, donc la vitesse du son : une surpression acoustique réchauffe faiblement l'air et accélère le son ; au contraire, une détente se propage un peu moins vite. Les différentes ondes de choc présentes dans le signal (en rouge) se propagent donc à des vitesses légèrement différentes (flèches noires). Sur de grandes distances de propagation (ici plusieurs dizaines de kilomètres), les ondes de choc les plus intenses rattrapent les plus faibles et fusionnent avec elles, si bien que, au sol,



le signal acoustique ne présente plus en général que deux chocs, un à l'avant du signal et un à l'arrière. Le signal de pression acoustique en fonction du temps présente une forme caractéristique en N. C'est le choc avant, brusque variation de pression, qui produit la sensation auditive de bang. Suivant son intensité et le temps qui le sépare du choc arrière, on entend éventuellement ce dernier, et on parle alors de «double bang».



TMAA SCAN

F-4 Phantom II Caught Breaking the Sound Barrier.

Using a 35mm camera, a telephoto lens and ASA 400 film, Pat Maloney, an engineering planner, photographed an F-4 Phantom II at the moment it broke the sound barrier at the Annual Point Mugu Naval Air Station Air Show. "The photograph of the visible shock wave is rare," stated Maloney. "It required a humid day, split second timing and no small measure of luck." Maloney frequently practices photography at the many air shows he attends.



- Printemps 2002, jeudi 21 mars -

Visite du MUSEE GUIMET. (Site internet: www.museeguemet.fr)

- Musée National des Arts Asiatiques -

Né à LYON (1836-1918) Emile GUIMET crée en 1879 le premier musée des Religions Orientales. Incompris, il transfère ses collections et ses idées à PARIS, Place Léna, dans le musée qui porte son nom.



En 1889, de l'ambitieux projet de l'industriel lyonnais, les collections s'agrandissent lors des nombreux voyages effectués en ASIE.

Ce Musée rassemble aujourd'hui des collections exceptionnelles de sculptures, peintures, porcelaines, tentures décorées et d'objets d'arts.

- 45.000 objets illustrent les diverses cultures et civilisations du Continent Asiatique couvrant cinq millénaires d'histoire.

- On y rencontre l'INDE.

La Galerie Jean et Krishnâ Riboud nous présente les fastes de l'Art princier de l'Inde MOGHOLE, des Sultanats du RÂJASTHÂN et du PUNJÂB.

- l'ASIE CENTRALE.

- la Chine Antique - bronzes des Dynasties SHANG et ZHOU.

- la Chine Bouddhique - le BOUDDHA dans tous ses Etats - Eveil - Méditations etc ...

- la Chine Classique - peintures sur soie, laques, porcelaines, céramiques, calligraphie.

- l'ASIE du SUD-EST.

- le Pakistan - l'Afganistan (GANDHARA).

Jusqu'en mai 2002, exposition temporaire sur l'Afganistan «le Printemps AFGHAN», pièces prêtées par le Musée de KABOUL.

- le Népal et le Tibet.

L'art INDOU du Népal est évoqué par une série de sculptures, de peintures et d'objets rituels.

L'Art du Tibet est représenté par la DONATION de Lionel FOURNIER en 1989.

- la Corée.

Est illustrée par sa langue et son écriture au carrefour de civilisations entre la Chine, le monde russe et les Iles Japonaises

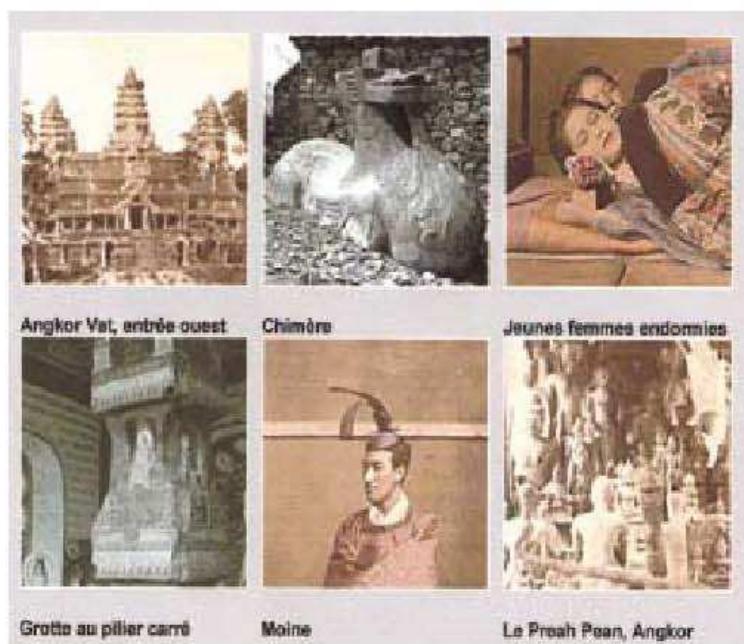
- le Japon.

Les Arts graphiques, les Créations picturales nous entraînent dans le temps d'hier à d'aujourd'hui.

-La BIBLIOTHEQUE créée dès l'ouverture du Musée en 1889 est spécialisée dans les Arts Anciens et l'Archéologie. Les collections en toutes langues dépassent les 100.000 volumes et comptent 1.500 titres de périodiques.



- Les ARCHIVES PHOTOGRAPHIQUES sont constituées de fonds réunis par des Exportateurs Voyageurs à partir de la seconde moitié du XIXème Siècle.



- Installé au pied de la Colline de Chaillot à la fin du XIXème Siècle, l' Hôtel particulier de l'Industriel Emile GUIMET ouvre ses portes après quatre années de travaux.

Seule la façade est conservée, le vieux bâtiment s'est transformé grâce à la sobre et lumineuse architecture de HENRI et BRUNO GAUDIN.

D'escaliers en courbes, de ponts en terrasses à ciel ouvert, le déploiement des collections est mis en valeur.

Coût global de l'opération: 350 millions de Francs.

dont: 310 millions de l'Etat et du Ministère de la Culture,
et 40 millions par le Mécénat.

La Rénovation a permis d'étendre la surface utile de 10.236 à 12.709 mètres carrés dont 500 supplémentaires pour les collections permanentes.

Emile GUIMET voulait: «Un Musée qui pense,
Un Musée qui parle,
Un Musée qui vit ... »

C'est fait, les architectes ont cassé les murs, ouvert les fenêtres, fait entrer la lumière, les experts ont restauré, acheté, retrouvé des chefs-d'oeuvre.

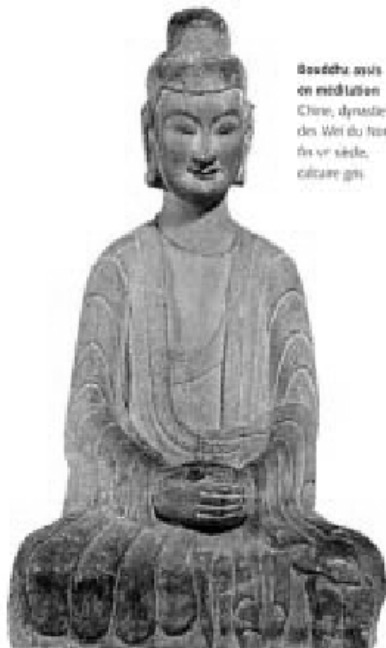
Il faut plus d'une journée pour tout voir des 4 étages et 2 sous-sol d'expositions.

Notre visite était conduite par une Conférencière Nationale dont vous avez apprécié les commentaires.

Nous nous sommes retrouvés pour déjeuner à deux pas, rue Pierre Charron, à la brasserie Sébillon.

Les giboulées de mars nous attendaient à la sortie.

Geneviève BARBAROUX



Bouddha assis
en méditation
Chine, dynastie
des Wei du Nord,
fin 5^e siècle,
craie grise.



Shiva Nataraja de saule la danseur
Inde du sud,
époque Cola, style dravide
10^e siècle,
bronze



**Jeune femme écoutant de la
Musique**

Inde du Nord, vers 1745-1750

Gouache sur papier



Scène de la vie de Budha

**Epoque des Cinq Dynasties
(907-960)**

Peinture sur soie

Renaissance d'un Super Constellation

Par Michel DIOU mécanicien navigant retraité A.F.

Au cours de l'année 2001, en lisant le bulletin de l' A.R.P.N.A.C. mon attention a été attirée par un article relatant la remise en état de vol de l' un des 5 derniers Super Constellations existants dans le monde capable de revoler , les autres étant dans des musées ou à l'état de ferraille.

Ayant été qualifié sur L.1049 à A.F. en 1966 puis sur Caravelle en 1967, je revolais sur 1049 après un an et demi, étant détaché momentanément d' A.F. à la Croix Rouge en septembre 1968, pour faire des missions humanitaires au BIAFFRA avec comme pilotes GREARD et CHAUVE qui eux n' avaient pas volé sur L.1049 depuis 10 et 4 ans

.Le projet de remise en état de vol de cet avion aussi merveilleux à son époque que Concorde plus tard ne pouvait pas me laisser indifférent.

En octobre 2001, à l' occasion d'une conférence de présentation au musée de l'air du Bourget , j' ai fait la connaissance des leaders du projet , Francisco Agullo et Patrick Danalet , tous deux commandants de bord B.757 à Privat Air (compagnie Suisse de charters de luxe basée à Genève) ; et ai pu leur offrir mon manuel d' utilisation L. 1049 retrouvé au fond d' une armoire .

En janvier 2002 avec quelques anciens P.N. des Super Constels (Michel Trescase, Michel Bourguoin , Christian Leclerc , Francine Donot) nous avons été invités par la Télévision Suisse Romande à Genève, pour au cours de deux émissions en direct décrivant toute l'élaboration du projet apporter notre témoignage de ce qu' a été le Super Constel. à A.F. (je pense bientôt pouvoir remettre à l'A.P.CO.S une cassette vidéo de cette émission) Pendant tout ce temps et à une soirée passée chez Patrick Danalet nous avons fait connaissance davantage avec ce beau projet et avec Patrick et Francisco qui ont su par leur sérieux , leur compétence et leur enthousiasme nous communiquer leur virus .

Tant et si bien, qu' au mois de mai je me suis retrouvé à Avra Valley , Arizona pour travailler comme mécanicien au sol sur un avion que je n' avais pas vu depuis 34 ans..... (j' avais été mécanicien moteur sur 1049 pendant 3 ans à la D.M. à Orly avant d'être navigant)

LE PROJET

Tout d' abord il faut faire connaissance de Francisco Agullo . Breveté pilote privé à 14 ans il est pilote professionnel à 18 ans et commence à travailler dans différentes régions du monde, Nord Canada pour ravitailler pendant 2 ans des tribus esquimaux, Sahara, missions pour l' O.N.U, Vietnam co-pilote B.737, Swissair une compression de P.N.T. le fait devenir mécanicien sol, il fait connaissance avec l' avion dont il va avoir le virus en travaillant dans une compagnie cargo qui transporte des fruits et légumes entre St Domingue et Miami avec un L.1049 , au bout de quelques mois la Cie se voit interdite de vol aux U.S. pour manque de qualité d' entretien de ses avions ; Francisco part travailler en Bolivie pour transporter de la viande dans la Cordillère des Andes en C.46 Curtis-Command.....Il rentre à Privat-Air puis à 29 ans devient Commandant de bord B.757.

Il apprend que le 1049 sur lequel il a volé et qui est cloué au sol depuis 7 ans à St Domingue va être mis en vente et que deux associations qui restaurent des vieux avions, l' une Américaine, l'autre Hollandaise sont intéressées.

Son envie est d'acheter cet avion de le remettre en état de vol, le convoier en Europe, l' équiper en avion passagers pour le présenter dans les meetings et faire des vols " nostalgique" rappelant l' époque où cet avion était le long courrier de prestige.

Francisco réussit à convaincre quelques collectionneurs enthousiastes, les premiers fonds sont réunis et une association est créée (Super Constellation Flyers Association) ce qui permet l'achat de l'avion sous réserve d'expertise, celle-ci étant concluante des travaux de maintenance sont entrepris pour permettre un convoiage en vol vers un petit aéroport près de Tucson en Arizona.

Pourquoi l'Arizona ?

Marana North-West , c' est là que se trouve le siège de M.A.T.S. Connie Group, une équipe la plus expérimentée au monde en ce qui concerne les Constel et Super Constel ; l' avion ayant une immatriculation américaine c' est M.A.T.S. Connie Group qui sera le maître d'oeuvre pour la restauration de l' avion ; autre raison, climatique, c' est la région la plus sèche des U.S. (c' est là que l' armée américaine et les Cies aériennes qui n' arrivent pas à revendre leurs avions les entreposent) . Donc si la restauration dure très longtemps l' avion ne souffrira pas de corrosion.

Après des démarches auprès des autorités U.S. et Dominicaines le vol de convoyage peut avoir lieu , le commandant de bord est Franck Lang patron du M.A.T.S. Connie Group (78 ans _37.000 H. de vol , dont 10.000 de Constel. et Super)

Francisco Agullo co-pilote et Carlos Gomès mécanicien navigant qui avait volé avec Francisco sur cet avion et qui est propriétaire à Miami d' une compagnie cargo qui exploite des D.C.7 (mêmes moteurs) .

Première étape Miami ; 3 mois plus tard, après avoir réuni assez d'argent pour continuer, départ pour l'Arizona. Le moteur 2 consommant beaucoup d'huile, pendant le transfert depuis le réservoir de fuselage une fuite du circuit hydraulique secondaire se produit obligeant un atterrissage près de Houston ; remplacement de la tuyauterie hydraulique et d' un cylindre du moteur 2 par le mécanicien navigant . Deux jours après vol sans problème jusqu'à Marana .

Depuis plus d' un an les travaux ont commencé, pendant plusieurs mois des volontaires venus des U.S. et d' Europe se sont consacrés au décapage des 5 couches de peinture que les utilisateurs successifs avaient mis sur l' avion ; pendant ce temps les mécaniciens de M.A.T.S. Connie Groupe démontraient pour envoi en révision,les 4 hélices, 4 masters control (carburateurs) ,8 pompes à injection ,et remplaçaient le moteur 4 trouvé à bout de souffle (compressions défectueuses) et vérifiaient tous les circuits , essence ,hydraulique , électrique , changeant joints ,câblages quand nécessaire.

Entre temps l' association avait fait l'acquisition chez un ferrailleur du port d'Anvers de 5 moteurs Wright Cyclone R-3350 révisés à neuf par A.F. Courbevoie et conservés dans leurs containers pressurisés à l'azote depuis 30 ans !! et pour vraiment pas cher ,le ferrailleur voulant "s' en débarrasser " .

Quand je suis arrivé à Marana j' ai assisté au premier point fixe du moteur 4 remplacé, l' hélice qui tourne, les premières explosions, la fumée bleu de l' huile accumulée qui s' échappe par les turbines, quel beau bruit (non ! quel beau son) tous ceux qui ont volé sur Super ne peuvent oublier ces démarrages.....

Pendant mon séjour de 3 semaines en compagnie d'un autre volontaire notre travail a consisté :

- ♣ démonter les 6 boosters- pump des réservoirs d'essence pour envoi en révision
- ♣ refaire les joints et remonter les panneaux de visite des réservoirs essence(des centaines de vis cruciformes....!!)
- ♣ nettoyer les chariots, chaînes et galets des volets fowlers (1 semaine !!)
- ♣ prélever les transmetteurs (M.A.P. B.M.E.P. F.F. pression huile, température) du moteur 3 pour le moteur 4
- ♣ démonter les panneaux de revêtement cabine pour accéder à la tôle du fuselage ; l' avion , cargo à l' origine ne dispose que de quelques hublots ronds et l'association espère obtenir l' accord de la F.A.A. pour créer des hublots rectangulaires comme sur les versions PAX .(gros travail...!!)

Bien sûr les volontaires participent à des travaux secondaires sous la responsabilité des spécialistes de M.A.T.S. Connie Group mais cela permet quand même au projet d' avancer un peu plus.

L' association a aussi acheté l'épave d' un EC-121T (version militaire avec radar sur le dos de l' avion) et prélève sur cet avion des pièces en meilleur état que sur l' autre.

Les conditions de travail sont assez rudes quand nous travaillions au démontage des panneaux, à l'intérieur du fuselage à midi il faisait 43 degrés c. (très bon pour garder la ligne) on commence à travailler très tôt le matin et à 13 heures on arrête.

L'association met à la disposition des volontaires un appartement climatisé à Tucson (25 minutes de Marana) et une voiture .

Pendant 3 semaines j'ai pu rencontrer des gens passionnés d'aviation et de mécanique, les mécaniciens de M.A.T.S. Connie Group ont une connaissance exceptionnelle de l'avion et réalisent des prouesses pour faire revoler ces vieux avions, quand je suis arrivé ils terminaient la mise au point d' un L.749 pour un groupe Hollandais et j' ai pu assister aux vols d' essai (8 ans de travail !!)

J' espère pouvoir retourner là bas l' année prochaine pour aider à voir ce beau projet se réaliser (peut-être à une période moins chaude...!!)

"Notre " avion fera certainement ses premiers vols en septembre mais son convoyage en Europe ne se fera que l' année prochaine en mai-juin car le souhait est de ramener un avion impeccable mécaniquement, ensuite les aménagements cabine se feront à Bâle- Mulhouse, l' aéroport offrant un parking gratuit. La pressurisation et la climatisation ont été démontées ainsi que les dégivreurs cellule et hélices ; le dernier utilisateur ne faisant voler l'avion que dans les Caraïbes. Le vol Arizona-Europe sera une aventure passionnante, ne pas givrer et à 10.000 pieds ; on ne trouve plus d' essence à très haut indice d' octane 115/145 mais l' essence 100 AV.GAS autorise quand même la procédure d' appauvrissement manuel (drop de 10/ 100 de B.M.E.P.) .

Bien sûr je rêve de revoler comme O.M.N. sur cet avion aussi mythique que le Concorde.....

Beaucoup d'anciens du Concorde, personnel sol ou personnel navigant, sont des anciens des " Constels " et seront peut-être intéressés par ce beau projet.

Si vous voulez vous informer ou participer voici quelques renseignements.....

Si vous avez Internet allez sur le site : www.superconstellation.ch, ce site en français, anglais et allemand est très bien documenté et mis à jour chaque mois il y a plein de photos et une vidéo du vol St Domingue - Marana , toute l' historique du projet est décrit .

Vous pouvez adhérer au S.C.S.C. (Supporters Club Super Constellation) la cotisation est de 90 Euros par an.

Vous pouvez devenir membre de S.C.F.A. (Super Constellation Flyers Association) et être co-proprétaire de l' avion (finance d' entrée 5.000 U.S. dollars).

S.C.S.C. est présent dans tous les meetings européens ne manquez pas de visiter son stand et de vous faire connaître.

Si vous souhaitez avoir plus de renseignements n'hésitez pas à me contacter :

Michel DIOU 402 Chemin des Tourdres 06620 LE BAR SUR LOUP

Tel/fax : 04.93.42.53.32

E.mail michel.diou@wanadoo.fr

Pour participer à ce projet comme vous l' entendez contacter le président de S.C.S.C.- France Patrick DANALET, Les Grands-Champs 11....01220 DIVONNES les BAINS

Tel : 04.50.20.54.68

fax :04.50.20.54.69

E.mail patrickdanalet@wanadoo.fr

Espérant vous rencontrer bientôt recevez tous, mes cordiales salutations

Michel DIOU



L' avion acheté à St. Domingue



Le cockpit , souvenirs...souvenirs...
Le navigateur a été remplacé par
le G.P.S.



Wright Cyclone R.3350

Nettoyage des chariots et des
chaînes des volets



Remplacement du moteur 4



Premier démarrage



" Notre " avion en Arizona



Non , nous ne posons pas du papier peint !!



3 "Connies ensemble c' est rare



Lever du soleil , début
du travail



.....Suivre le fil.....;

ESCAPADE en BOHEME
Du 31 mai au 03 juin 2002

LUNDI 3 JUIN, 18 heures. Le petit B737 de la C.S.A. qui nous ramène de PRAGUE commence sa descente vers PARIS/CDG. Les ceintures sont bouclées, les tables et les dossiers de sièges relevés, plus rien à faire qu'à attendre et regarder par le hublot les couches nuageuses qui s'étalent en plaques horizontales depuis environ 20.000 pieds jusqu'au sol, ou presque ... par endroits, des cumulus en évolution ... type de temps instable, humide, orageux ... quelle différence avec le temps qu'il faisait quand nous sommes partis ! c'était quand déjà ? ... vendredi dernier, le 31 mai, tôt le matin. Quatre jours ! cela semble déjà lointain, tant les découvertes ont été nombreuses, et qui se mutent maintenant en souvenir ...

Il faisait superbement beau, ce vendredi matin. Le vol avait été d'un calme royal dans un ciel éblouissant de lumière. En bas, le sol était à peine voilé d'une très légère brume ... L'Est de la France, le Rhin, l'Allemagne ... FRANKFURT ... NUREMBERG ... Quelques cheminées de complexe industriel qui fument verticalement dans l'air matinal immobile. Puis, après 1 heure et demie de vol, la descente sur PRAGUE, et les yeux qui, par le hublot, regarde partout, comme à chaque fois que l'on arrive dans un pays que l'on ne connaît pas encore. L'avion nous débarque dans un aéroport superbe, neuf, à l'architecture moderne de poutrelles courbes aluminées et de verre. L'air est frais mais la température idéale - 24°, nous indique un panneau – le soleil éclatant, il est près de 10 heures du matin. Une grande et mince jeune femme brune lève un panneau : **A.P.CO.S** ! Nous sommes attendus. Lorsque tout notre petit groupe, bagages récupérés, s'est reconstitué, elle nous mène vers un car qui, sans tarder, démarre et nous conduit à notre hôtel. Notre charmante et souriante guide se présente : STANISLAVA, ou STANIA pour les amis. Elle parle un français très courant, avec cet accent slave si typique qui roule les « R » du bout de la langue, et cette syntaxe qui ignore souvent l'article. Le sigle **A.P.CO.S** l'intrigue, et Gilbert le lui explicite : « A ha ! ... » dit-elle ... Et elle nous révèle qu'elle a travaillé pour Air France ; peu de temps certes, mais cela lui a permis de faire un stage à PARIS. Elle connaît donc la France.

Sur le chemin de l'hôtel, elle nous commente succinctement la ville, son histoire, ses monuments sur lesquels nous reviendrons. Elle nous apprend la scission entre TCHEQUIE et SLOVAQUIE fut le fait de quelques gouvernants, alors que le peuple n'était nullement demandeur ... que les TCHEQUES sont très fiers de leurs compositeurs, SMETANA, DVORAK, (prononcer : DVOJAAK), de KAFKA ... que le fleuve qui traverse PRAGUE est nommé MOLDAU en langue germanique alors que les SLAVES l'appellent VLTAVA ... que du point de vue langage, les TCHEQUES peuvent sans problème discuter avec les SLOVAQUES, les POLONAIS, et, à l'écriture près, communiquer avec les RUSSES.



Cependant, nous atteignons la ville et découvrons, à travers les larges baies du car, la longue courbe de la VLTAVA enjambée par ses ponts, les façades claires coiffées d'une multitude de toits de tuiles rouges – point d'ardoise ici -, quelques coupoles vertes de cuivre oxydé, de nombreuses taches de végétation sombre, squares ou parcs ... et l'envie nous prend de vite découvrir, à pied, cette ville historique qui, pour la plupart d'entre-nous, est encore inconnue.

Une courte halte à notre hôtel, vers 11h30, situé à deux pas du centre historique, et nous partons nous dégourdir les jambes vers la vieille ville, guidés par STANIA ...Façades typiques d'Europe centrale où les maisons, à l'inverse de la France, ont leurs pignons tournés vers la rue, aux remparts de gable souvent crantés – comme en Hollande – et aux murs peints de couleurs pastel, vert pâle, ocre, ou blanc de chaux. Certains immeubles ont des coupoles de cuivre éclatant. Nous faisons une halte devant la « Maison municipale », splendide bâtiment de style art-nouveau construit en 1905, et qui voisine la « Tour poudrière », l'une des 13 tours des anciennes fortifications de la ville. Son aspect noirâtre, commun à beaucoup de monuments et statues anciens, nous intrigue : dû, évidemment, à la pollution des siècles, il ne peut être facilement éliminé à cause de la porosité et de la fragilité des pierres qui les constituent ... Au Laser peut-être, mais cela coûte cher ...

Déjeuner rapide dans un restaurant du centre-ville, hors-d'œuvre de légumes, concombre, tomates, etc. ... Et nous reprenons nos découvertes ; l'Université, très ancienne,

qui date du XIV^{ème} (1348) ; la célèbre horloge astronomique, du XV^{ème}, qui sonne les heures avec un défilé de petits personnages, spectacle régulier qu'attend toute une foule rassemblée au pied du monument ; l'église du TYN, NOTRE-DAME, dont la première pierre fut posée au milieu du XIV^{ème} par un personnage historique important ici, CHARLES IV, Roi de BOHEME et Empereur germanique, (1346-1378) .



L'intérieur fut repris au XVII^{ème} en style baroque,

et on peut toujours y voir le tombeau de l'astronome TYCHO BRAHE ; l'Eglise St JACQUES, avec ses trois nefs et son orgue énorme ; tout cela est gothique tardif et baroque, du baroque typique d'Europe centrale.

Le temps est superbe, la température idéale, les rues sont pleines de monde, on croise des groupes de touristes, Allemands, Français, quelques Américains ou Japonais ... Les cafés étalent leurs terrasses jusque très en avant sur la place centrale ; toutes les petites tables rondes sont occupées. Au centre de la place un podium, des animations, des danses folkloriques ... Plus loin, des calèches à deux chevaux emmènent des touristes pour un circuit fermé ... Il fait beau, il fait bon, il fait doux, on est bien ... C'est la fin de la semaine, bientôt la fin de la journée, tout le monde semble être dehors, quelque part on chante, on boit de la bière ... Vers le fond de la place de la vieille ville, face à NOTRE-DAME du TYN, près de l'horloge, des bancs publics en rangées, où des gens viennent discuter entre eux ... Il fait bon se mêler à ces gens du cru, faire comme si on en faisait partie, regarder le soir tomber doucement sur cette place pleine de monde, sur cette ville pleine d'histoire, parfois tragique, aujourd'hui, semble-t-il, pleine d'espoirs ... Plus tard, la nuit tombée, le trafic se calme, le centre seul reste animé, et plus on s'en éloigne, plus la capitale ressemble à une grosse ville de province qui s'assoupit.

Le lendemain, le temps est toujours aussi beau. Dans le matin encore frais, un car vient nous prendre à l'hôtel pour nous emmener visiter le château perché sur la hauteur qui domine la ville. Commencé à la fin du IXème, il fut agrandi et aménagé par chaque souverain qui y habita, devenant ainsi un des plus vastes châteaux habités d'Europe. STANIA, notre guide, toujours aussi élégante et racée, nous en explique toute l'histoire, une histoire que nous, les occidentaux, avons quelque mal à mémoriser, encombrés que nous sommes déjà avec la nôtre propre, ... Il nous faudrait, au retour, réviser l'Empire Austro-Hongrois, les Rois de BOHEME, l'Empire germanique ...

La Cathédrale Saint-Guy, immense monument religieux gothique du XIVème, est assiégée par une foule énorme, des groupes (oserons-nous dire « des hordes » ?) de touristes de toutes provenances à travers lesquels il faut serpenter son chemin ... Attention : ne pas se laisser distancer, ne pas se perdre dans ses files qui se croisent dans tous les sens et s'interpénètrent, ne pas se tromper de groupe ... Heureusement que nous nous connaissons tous, ou presque, dans notre entité **A.P.CO.S** !

Après le déjeuner, nous redescendons de la citadelle à pied. Par endroits, de très beaux points de vue sur la ville, sur la VLTAVA, sur ses ponts en enfilade décalée. Quel plaisir de déambuler dans ces vieux quartiers baroques de la MALA STRANA, dans la pittoresque RUELLÉ D'OR ; tout cela est si typique et si dépaysant ... Une visite à l'Eglise baroque, bien entendu, et même extrême ! – Saint NICOLAS, et nous traversons la VLTAVA sur le célèbre et vieux PONT CHARLES, commencé au XIVème par CHARLES IV, déjà mentionné. Là, après la tranquillité des petites rues de la citadelle, nous retrouvons une foule dense, bigarrée, avec, sans doute, comme partout, des pickpockets en recherche de proie ...



Nous sommes samedi après-midi, on dirait que tout le monde est sorti respirer l'air ensoleillé, un air de bien-être. Un peu partout, des gens distribuent des avis de concert pour la fin de l'après-midi ou de la soirée. Il semble que chaque église, chaque espace qui le peut organise le sien. D'une durée d'environ une heure, ces concerts sont d'inspirations diverses quoique tous classiques. Après discussions entre

nous, notre choix se porte sur celui qui a lieu, à 17 heures, à la « Chapelle des miroirs, KLEMENTINIUM », où le « NEW PRAGUE COLLEGIUM » joue VIVALDI – les quatre saisons – MOZART – la petite musique de nuit – HAENDEL et PACHELBEL.

Quelle merveilleuse fin d'après-midi après une si belle journée. Plus tard, en rentrant à l'hôtel, certains – certaines – d'entre nous pourront, dans les petites boutiques, acheter quelques souvenirs de bon goût, grenats ou cristal de BOHEME.

Le troisième jour, c'était dimanche, et la grande et belle STANIA nous avait emmené, en car, assez loin en BOHEME du SUD, ce qui nous faisait parcourir environ 150 km à travers le pays, un excellent moyen pour avoir un aperçu de la « BOHEME profonde ». Un courant de confiance, de chaleur, d'amitié s'est établi avec notre guide qui, lorsqu'elle prend le micro, ne dit plus maintenant « Mesdames et Messieurs », mais : « Mes Chers Amis ». Elle est adorable, très humaine, et nous aimons l'inviter à nos tables lors des repas.

Nous roulons à travers une campagne vallonnée, aux collines arrondies couvertes de forêts au tiers de leur superficie, forêts de bouleaux, de feuillus divers, surtout de conifères. Dans l'herbe d'un champ, à 10 mètres de la route, une cigogne solitaire marche lentement en levant haut la patte ... Plus loin, à l'orée d'une forêt, et prête à y rentrer à la moindre alerte, une biche fauve, oreilles pointées, regarde notre car passer ... Peu d'animaux domestiques, bovidés, ovidés ou autres, conséquence de l'ancien régime communiste. Un moment, à peine aperçue et déjà avalée par la route, une vision d'autrefois, comme les illustrations de nos livres de géographie : une maison basse, au toit de chaume, aux murs blancs de chaux dont le bas est taché de boue, et, devant, une vieille femme en longue blouse grise et ceinture à la taille, la tête couverte d'un fichu, balaie son entrée ... A côté, une carriole à chevaux, à quatre roues, brancards relevés ...

A onze heures, nous arrivons à CESKY-KRUMLOV, (prononcer : Tchesky-Kroumlouf), site dont tout le complexe historique fut enregistré en 1992 dans le répertoire mondial culturel et naturel de l'UNESCO. Il s'agit d'une petite cité avec château-fort médiéval, palais, églises, monastères, résidences, etc... , lovée pour son essentiel à l'intérieur des deux courbes très resserrées du « S » des méandres que déroule à cet endroit la VLTAVA. Construite dès le XIVème pour sa fondation médiévale, elle connut une expansion baroque très large au XVIIème , et c'est surtout ce style qui imprime la vue lorsqu'on la découvre, avec cette avalanche de couleurs sur les façades, ces pignons aux gables arrondis en accolades, ces clochers bulbeux, couverts de cuivre oxydé en vert avec le temps, ces églises aux intérieurs extraordinaires ... Cependant, le tracé des rues reste médiéval, donnant un aspect humain et charmant à cette ville pittoresque.

Le château lui-même, le plus grand de BOHEME après celui de PRAGUE, fut érigé par les seigneurs de KRUMLOV au XIIIème, puis passer à la famille ROZMBERK-ROSENBERG en germanique, d'où le blason portant une rose à 5 pétales. Pour y accéder, il faut monter une longue pente assez raide qui impose de mesurer son souffle. On passe sur un pont de pierre qui enjambe le fossé aux ours – il y en a toujours ! – et , par des portes monumentales successives, on accède au château proprement dit.

Ce qui frappe ici, c'est la décoration en trompe-l'œil ; en effet, les murs sont recouverts d'un revêtement uni sur lequel on a peint un faux appareillage de pierres, et ce subterfuge n'est pas décelable à distance. Il faut voir l'intérieur de ce château-palais, avec son décor baroque, sa galerie de tableaux, dont certains fort beaux, la salle EGGENBERG avec son carrosse entièrement doré, les salles renaissance, la chambre à coucher de la Princesse, La Chapelle St GEORGES, et surtout, peut-être, la salle dite « des TRAVESTIS », du XVIIIème, théâtre entièrement décoré avec, peints sur tout le pourtour, des personnages de la Comedia dell'arte, société aristocratique en divers déguisements et masques. Et, partout où c'est possible, les blasons des familles ayant occupé les lieux.

La visite est commentée par JANISHKA, une guide tchèque qui parle en sa langue, et que STANIA traduit pour nous.

Nous déjeunons dans un restaurant installé dans une cave voûtée, puis, par les petites rues anciennes et tortueuses, descendons nous promener dans la cité très colorée, jusqu'aux rives ombragées de la VLTAVA, sur laquelle naviguent des barques et des canoës. Pour rejoindre notre car, nous passons sous le pont de la CAPE, sorte de viaduc très court aux 5 étages d'arches.

Nous prenons le chemin du retour vers le milieu de l'après-midi, en faisant un détour par un petit village typique du milieu du XIXème, classé UNESCO, puis par la ville de BUDEJOVICE, toujours en BOHEME du SUD. A ce propos, une anecdote : cette ville se nomme ainsi en langue tchèque, mais est appelée BUDWEISER en langue germanique, et on y fabrique de la bière depuis longtemps (BUDWEISER Budvar). D'où, après un procès international, l'interdiction à la célèbre marque américaine BUDWEISER de se nommer ainsi en Europe, la seule ayant droit de porter ce nom étant celle de BUDEJOVICE. C'est pourquoi cette bière US vendue en Europe se nomme, simplement, « BUD » ...

Nous rentrons à PRAGUE au soleil couchant, par un très beau soir lumineux, et sur une belle route, ... mais les quelques irrégularités du revêtement font la joie de ceux de notre groupe assis dans les premiers rangs du car. En effet, le siège du chauffeur est fixé sur des ressorts dont la suspension est très lâche, et le conducteur semble constamment flotter comme un bouchon sur des vagues ; il est le jouet d'une oscillation verticale constante, d'une amplitude moyenne d'environ 20 cm, mais dans les cas extrêmes, on s'attend à voir le sommet de son crâne toucher le plafond du car ...

Retour à PRAGUE au crépuscule, adieux au chauffeur-yoyo, dîner dans un grand établissement avec orchestre tzigane, ... mais aussi, hélas, adieu à STANIA qui ne pourra être avec nous demain ... C'est avec émotion et regrets que nous la voyons nous quitter. Merci, STANIA, nous savons maintenant que nous ne vous oublierons pas ...

Le lendemain – ce matin, donc ... - nous rencontrons RENATA, notre nouvelle guide, qui parle le même Français que STANIA, mais est aussi blonde que celle-là était brune ... Elle nous emmène, à pied, dans le vieux quartier juif de PRAGUE, établi là depuis le XIIIème, et le mieux préservé d'Europe. La synagogue STARONOVA, la plus ancienne, voisine avec la PINKASOVA, la MAISELOVA, la KLAUSOVA. Toutes sont richement ornées d'objets d'art superbes, objets ciselés, chandeliers, etc ... Par contre, dans la PINKASOVA, on ne peut être que saisi, glacé, interdit, en voyant les plaques où sont gravés les noms des 77.297 victimes du génocide ...

En sortant, nous passons par le vieux cimetière juif, lui aussi très émouvant, mais, heureusement, d'une autre façon : établi là au XVème et utilisé jusqu'à la fin du XVIIIème, il comporte, dans un espace assez resserré, plus de 12.000 tombes, gothiques, renaissances, baroques, dont les sépultures sont empilées en couches successives les unes sur les autres. Dans les grands arbres centenaires qui l'ombragent, des colonies de mésanges ont nidifié et gazouillent éperdument ... Il règne un calme, une paix, une sensation d'être hors du monde et de son tourbillon, de son brouhaha ...

Puis, retour à l'hôtel, avec un état d'esprit différent, après ce que nous venons de voir ... et puis c'était notre dernière visite ...

Le petit 737 continue sa descente, et s'enfonce dans le dédale désordonné des petits cumulus qui défilent par notre travers, quelquefois si vite que l'œil ne peut plus en saisir le mouvement. L'avion, par moments, est agité comme un camion lancé à vive allure sur une mauvaise route ... Puis tout se calme soudainement ... Parfois, dans un creux de nuages, on aperçoit vaguement le sol, encore loin, un sol très sombre qui semble immobile par rapport à l'avion ... pleut-il en bas ? Où est le parapluie ? Dans la valise ... avec les souvenirs ... les souvenir de PRAGUE ... Allons ! encore quelques minutes pour rêver, pour mettre ces souvenir en ordre ...

Voilà ! le 737, toutes traînées sorties, est maintenant presque sur la piste ... un moment, il flotte encore, s'enfonce doucement, un léger choc sous le siège, ... le vacarme vibrant des reverses ... puis tout se calme avec le sifflement décroissant des turbines revenant au régime ralenti ... nous roulons ... CDG ...

PRAGUE, c'est fini ! ... pour cette fois, car nous y reviendrons, c'est sûr ! plus qu'un projet à formuler, une promesse à tenir, c'est un besoin que l'on ressent ...

A bientôt, la BOHEME ! Merci, l'**A.P.CO.S** !

AT ZIJI CESI !

M.P. GUINOT

Fait le 8/9/2002 par André FOURNIER



La Vie du Secteur Concorde (OA-OV)

Exploitation :

La reprise en fréquence 7/7 n'est pas prévue avant au mieux l'été 2003.
Pour le moment il est fait une boucle par mois environ pour le compte d'AIR LOISIRS SERVICE.

Stages de qualification :

Les stagiaires du Q36 sont lâchés.

Pour le Q37 composé de : CDB RAMON Jacky
OPL MILLIERE Jean-Marc
OMN COULOMBEL Serge

le lâcher est imminent.

Le Q38 composé de : CDB FREMONT Gilles
OPL TRONCHE Michel

fera son VHL (Vol Hors Ligne) à VATRY la semaine 38 (16 au 20 sept.-02)

Le Q39 composé de 2 CDB débutera fin novembre.

Fin de carrière :

Les CDB VOOG Christian et CATANIA Charles sont retraités depuis le 31/08/02, ils seront fêtés (ainsi qu'Edgard) le 22/10/02.

Les prochains à partir seront, dans l'ordre :

OMN BERAL Roger en octobre (retour Dernier Vol le 27/10/02)

OPL MAUROY Guy en octobre également

OMN LAJARGE Jean-Jacques en décembre

CDB RIO Michel et PRUNIN Jean en février 2003.

Concorde sur Internet :

Bea (Bureau d'enquête accidents) : <http://www.bea-fr.org/> sur lequel on trouve le rapport final de l'accident du 25 juillet 2000.

Quelques sites Concorde à visiter : <http://www.concorde-online.com/>
<http://www.concordesst.com/home.html>
http://www..concorde-jet.com/f_index.php
<http://membres.lycos.fr/clubconcorde/cadre2-fr.htm>

Musée de l'Air et de l'Espace : <http://www.mae.org/>

Pour les nouveaux internautes, merci de transmettre votre adresse e-mail à :
<mailto:apcos.gb@wanadoo.fr>

Au revoir Edgard..



Bonne et heureuse Retraite

Coup de chapeau au Secteur Concorde

Sous l'impulsion de notre Président Philippe GIRARD, nous avons eu le grand plaisir d'être invité le 05 juillet, par Monsieur Jean François MICHEL, chef de secteur CONCORDE, à une réunion d'information sur le maintien de la fréquence 5/7, présentée par la direction et le chef d'escale du département atlantique nord. Participaient à cette réunion l'ensemble des cadres PNT et PNC, ainsi que tous les PNT et PNC disponibles. L'encadrement de ME.QN, avec Messieurs WEBER, PROTIN et Michel REMOND. L' A.P.CO.S. était représentée par Madame Annick MOYAL de la commission des communications et des relations extérieures, et par son secrétaire / trésorier Gilbert BARBAROUX. (Messieurs Philippe GIRARD, René DUGUET et Hubert MICHAUT retenus par des obligations personnelles se sont fait excusés).

Lorsque la conférence fut terminée Monsieur Jean François MICHEL nous a présentés et nous a invités à prendre la parole pour faire connaître l'A.P.CO.S. à l'assemblée, qui comportait déjà quelques adhérents. Nous étions un peu émus, mais tellement heureux de voir avec quelle gentillesse nous avons pu communiquer dans cette chaleureuse ambiance. Nous ne voulions pas trop abuser du temps que chacun nous offrait si volontiers.

A la fin de notre exposé, pour couronner le tout, nous avons tout simplement été invités à aller boire le verre de l'amitié avec les nouveaux équipages qui arrosaient leur arrivée au secteur. Nous sommes très heureux d'avoir pu faire connaissance avec, nous le pensons, de futurs Apcosiens et Apcosiennes.

C'est la première fois que nous sommes ainsi conviés ; c'est pour nous un grand honneur et une grande joie. Nous espérons que nous aurons su faire passer le **message**... Un grand merci à Monsieur Jean François MICHEL.

Gilbert Barbaroux

PS : Ci-dessous la lettre que notre Président m'a demandée de lire avant notre intervention :

Chers amis, et anciens collègues,

Tout d'abord un grand merci à Jean François MICHEL qui nous permet de profiter de cette réunion pour vous parler de l'A.P.CO.S.

Je laisse à Annick, Gilbert et Hubert le soin de vous présenter l'association.

Je veux simplement vous dire que l'A.P.CO.S. a déjà 12 ans, que les « créateurs » étaient à l'époque de jeunes retraités ...qui gardent leur jeunesse ...mais qu'il faudra un jour remplacer.

La continuité de l'A.P.CO.S. est conditionnée par le soutien de plus jeunes décidés à faire vivre notre association.

C'est pourquoi aujourd'hui nous nous faisons connaître auprès de vous, les nouveaux venus sur notre CONCORDE, et vous les anciens qui, peut-être avez déjà entendu parler de l'A.P.CO.S. sans trop savoir ce que représentait cette réunion de passionnés.

*Je termine en répétant ce que je dis régulièrement : « L'A.P.CO.S. n'est pas la réunion d'ingénieurs, de mécaniciens au sol ou navigants, de chefs d'équipe, d'hôtesse, de stewards, pilotes, commandants de bord, ou autres qui gardent ou garderaient leurs titres, mais un ensemble de femmes et d'hommes qui vivent ou ont vécu chacun dans leur domaine l'aventure **CONCORDE**.*

*Le Président
Philippe GIRARD*



Les vols Spéciaux CONCORDE... ça existe toujours...



Si vous êtes intéressés, veuillez contacter notre ami
Gérard DUVAL Tél Port : 06 62 88 47 74
(Apcosien et pilote Concorde) qui vous donnera tous les
renseignements et vous mettra en relation avec son copain
Michel Thorigny (Air Loisirs Services)





Air Loisirs *Services*

L'aviation passion de Michel Thorigny et son équipe

BOUCLES SUPERSONIQUES

CONCORDE 2002

TARIF : 1510 €

PROCHAINES DATES :

Samedi	31 août	<i>complet</i>
Samedi	28 septembre	
Samedi	12 octobre	
Samedi	19 octobre	
Samedi	9 novembre	
Samedi	7 décembre	

CONDITIONS D'ANNULATION :

- plus de 30 jours avant le départ : 30,49 € par personne
- entre 30 et 21 jours avant le départ : 25% du montant du dossier
- entre 20 et 8 jours avant le départ : 50% du montant du dossier
- de 7 à 2 jours avant le départ : 75% du montant du dossier
- la veille du départ : 90% du montant du dossier
- le jour du départ : 100% du montant du voyage

ASSURANCE ANNULATION : Desviris : 30 € par personne

CHANGEMENTS IMPORTANTS A NOTER



A.P.CO.S.

Gilbert BARBAROUX
25/27 Bd Arago
75013 PARIS

apcos.gb@wanadoo.fr

Cher(e) Ami(e),

Cotisation 2003 = 25 Euros.

Nous demandons à tous les adhérents qui règlent par virement permanent, de bien s'assurer auprès de leur banque, que leur virement pour l'A.P.CO.S, est bien prévu de **25 Euros** et non de 150 francs.

Pour ceux qui règlent par chèque bancaire, veuillez désormais libeller les chèques à l'ordre de l'A.P.CO.S. et les adresser à :

**Monsieur Hubert MICHAUT
18, rue André Le Nôtre
91540 MENNECY**

notre nouveau trésorier adjoint.

Pour les cotisations 2003 vous ne recevrez plus le timbre de l'année en cours, nous vous demandons donc de bien vérifier vos prélèvements.

Nous vous rappelons que la cotisation est exigible entre le 01 janvier et le 31 mars de l'année.

En espérant vous rencontrer très bientôt, recevez, cher(e) Apcosien ou Apcosienne l'expression de nos sentiments les plus distingués et les plus cordiaux.

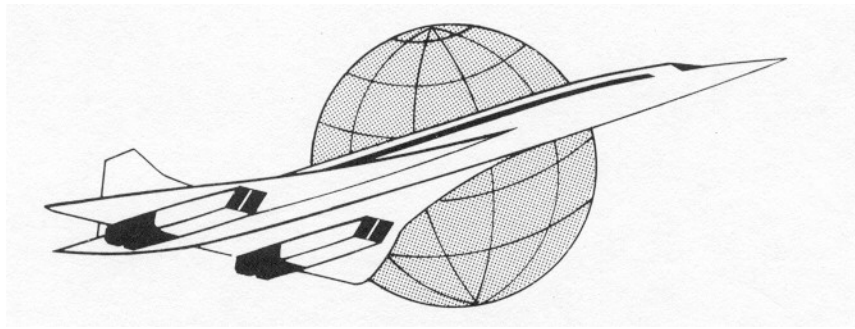
pour le bureau

Gilbert Barbaroux



COOL... !





ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE
A.P.CO.S.

Fondée le 26 Janv 1990 J.O du 28 fév 1990

Gilbert BARBAROUX 25/27, Bd ARAGO 75013 PARIS
Tél : 01.45.35.55.47 e-mail : Apcos.gb@wanadoo.fr

Paris le 20 janvier 2002-01-24

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 votre **BANQUE** . Merci d'avance à tous et surtout à ceux qui ont déjà opté pour la formule , cela nous évite des rappels forts désagréables .

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

Crédit Lyonnais

Relevé d'identité bancaire

Titulaire ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

Code banque = 30002

Code guichet = 00425

Compte numéro =0000215966T

Clé RIB = 94

Domiciliation = CL PARIS PORT ROYAL

Date et signature

