

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

**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

	<b>PAGES</b>
1. <b>SOMMAIRE.</b> .....	1
2. <b>EDITORIAL DU PRESIDENT.</b> .....	2
3. <b>COMPTE-RENDU du CONSEIL D'ADMINISTRATION du 15 octobre 2002.</b>	3 à 8
4. <b>REPAS ANNUEL du 25 janvier 2003 ( 13<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE).</b> .....	9 à 10
5. <b>REPAS TOULOUSE le 15 novembre 2002: Michel Rétif.</b> .....	11 à 12
6. <b>SORTIE à BRIARE LE CANAL ET NOCTURNE à VINCENNES:G.Barbaroux</b>	13 à 16
7. <b>SORTIE DECOUVERTE au VIADUC des ARTS: G.Barbaroux.</b> .....	17 à 18
8. <b>Encore un APCOSIEN A L'honneur : Hubert PROTIN.</b> .....	19 à 20
9. <b>RECUEIL DE Poèmes (suite et fin): Bernard Sicre.</b> .....	21 à 24
10. <b>LE LION d'HOSSEGOR:Françoise et Louis Raynal.</b> .....	25 à 28
11. <b>J.C WANNER.</b> .....	29 à 30
12. <b>LA REUSSITE.</b> .....	31 à 32
13. <b>SUCCESSEUR DE CONCORDE (article recueilli sur Internet).</b> .....	33 à 34
14. <b>DECES de Casimir-Edouard LAFONT et de Claude LENSEIGNE.</b> .....	35 à 36
15. <b>LA VIE DU SECTEUR DE VOL CONCORDE.</b> .....	37 à 38
16. <b>LES VOLS SPECIAUX 2003 (dates et tarifs) .</b> .....	39 à 40
17. <b>DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT.</b> .....	41 à 42
18. <b>DEMANDE D'ADHESION.</b> .....	43 à 44

# EDITORIAL

**L**es incertitudes créées par "les bruits de bottes " en Irak, induisent une certaine morosité dans tous les domaines, et particulièrement dans le transport aérien.

Notre avion n'est pas épargné et le coefficient de remplissage s'en ressent. Il faut dire que février est toujours un mois creux.

La presse relate que British Airways pense arrêter ses vols Concorde. Les raisons sont économiques. En France, le moindre incident sur Concorde est exploité, et amplifié d'une manière malhonnête par les médias. Un ensemble de faits qui prouvent que les détracteurs de Concorde sont toujours à l'affût.

Afin de montrer la détermination de tous ceux qui ont confiance en Concorde, à l'initiative de l'**A.I.A.C.C** ( voir logo ci-dessous), une réunion est organisée le 29 mars, en collaboration avec le Musée de l'Air et de l'Espace.

Différentes associations: Promouvoir Concorde, Athis Paray Aviation, Amis du Musée de l'Air, et évidemment l'A.P.CO.S participeront à cette manifestation.

Sera également représenté l'équipe d'Air Loisirs Service, organisme qui réalise mensuellement des boucles supersoniques en Concorde.

Notre ami Henri Perrier fera une conférence sur le thème " Le nouvel essor de Concorde ".

Nous prouverons ainsi, tous unis, notre détermination et notre engagement passionné pour cette merveilleuse machine.

Le Président

Philippe Girard



# A.P.CO.S.

## REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 15 OCTOBRE 2002

Veillez trouver ci-dessous le compte-rendu du Conseil d'Administration du 15 octobre dernier, qui s'est tenu dans le salon du restaurant « Le Lutèce » de l'hôtel de ville de Paris.

### Etaient présents :

Le Président : Philippe GIRARD.

Le Secrétaire Trésorier : Gilbert BARBAROUX

Les Membres du C.A : Raymond MACHAVOINE, Claude POULAIN, René DUGUET, Madeleine FOURNIER, Claude HERPIN, Gabriel AUPETIT.

En auditeur libre : Annick MOYAL de la Commission des communications et des relations extérieures, André BARBAROUX de la Commission des activités culturelles, et Hubert MICHAUT de la Commission informatique.

### Etaient représentés :

Pierrette CATHALA, Pierre - Louis BREIL, Bernard LAPIERRE, Michel RETIF, Claude DURAND, Henri PERRIER, Pierre GRANGE, Jean-Claude CAPLOT, Henri RANTY, Jacques SCHWARTZ

8 présents + 10 pouvoirs = 18 représentés. Le quorum étant atteint, notre Président ouvre la séance à 10 h30. Il souhaite la bienvenue aux membres de l'Association présents et les remercie avant de passer à l'ordre du jour.

## ORDRE DU JOUR

### CONCORDE : Où en est-on ?

Le remplissage est bon, il tourne autour de 70 %, l'avion est équipé avec les 100 fauteuils, mais vendu à 92. La fréquence du PARIS-NEW-YORK reste à 5/7 avec quelques boucles.

Au sujet des boucles, Gérard DUVAL, apcosien et pilote Concorde, nous a mis en relation avec Monsieur Michel THORIGNY, organisateur de ces boucles et « fana » de Concorde. A sa demande il a été nommé membre associé de l'A.P.CO.S. par le Conseil d'Administration.

Monsieur Gabriel AUPETIT nous fait un résumé sur la situation actuelle de la flotte.

Le FA a récupéré son certificat de navigabilité pour une bonne dizaine d'années, il est au point-fixe, prêt pour son vol d'essai, après remise en état de la crique sur le longeron et nervure 72. Les vérifications faites sur les autres avions n'ont posé aucun problème.

### 1. COMPTE-RENDU DE NOS DERNIERES ACTIVITES :

Du 31 mai au 03 juin nous avons eu le bonheur de découvrir PRAGUE sous un temps magnifique. Ce fut un voyage très intéressant, avec paraît-il la meilleure guide parlant français, et j'ajouterai une des plus jolie ! La chance était avec nous, car un peu plus tard les inondations ont fait de gros dégâts.

Le 05 juillet nous avons été invités par le secteur Concorde à une conférence donnée par la Direction au sujet des fréquences de vol sur New -York. Conférence très intéressante, à la suite de laquelle Monsieur Jean-François MICHEL chef de secteur, nous avait demandé de présenter l'A.P.CO.S et nous a invité à participer au pot de bienvenue offert par les équipages nouvellement qualifiés. Nous avons eu de nombreux contacts très chaleureux avec l'ensemble des participants PNT, PNC et DM.

Le 03 septembre nous avons découvert les charmes de la région BRIARE, son Pont-Canal sur la Loire et ses Emaux. Journée légèrement humide, mais très sympathique et très instructive.

## **2. BULLETIN N° 24 d'octobre 2002 :**

A la date d'aujourd'hui, il est prêt, mais ne sortira pas à la période prévue, l'imprimerie ayant beaucoup de travail. Une fois de plus nous vous rappelons que chacun d'entre nous peut participer à la réalisation de notre bulletin, et c'est avec grand plaisir que nous ferons paraître vos documents, photos, histoires, souvenirs, et tout ce qui peut nous intéresser, même si ce n'est pas relatif à CONCORDE.

Vos remarques, vos critiques, sont toujours les bienvenues, n'hésitez pas à nous en faire-part car notre bulletin est, ce que nous le faisons, malheureusement nous ne comptons pas beaucoup de participants..

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

Nous nous efforçons de faire paraître nos numéros à dates fixes, mais nous ne sommes pas toujours maître d'œuvre en la matière. L'imprimerie passant nos bulletins dans ses moments creux.

A ce sujet veuillez avoir la gentillesse de nous **prévenir lors de votre changement d'adresse**, car ce sont des courriers qui reviennent tardivement et que nous essayons de vous renvoyer, pas toujours à la bonne adresse.

Notre ami Hubert MICHAUT a réussi à numériser entièrement notre bulletin et le copier sur CD-ROM, ce qui va simplifier l'édition et améliorer la présentation. Nous progressons sérieusement et espérons vous présenter un tirage de plus en plus agréable. Malheureusement nous aurions aimé vous le présenter tout en couleur mais cela n'est pas possible, travail trop important pour l'imprimerie et trop coûteux.

## **3. LES COMMISSIONS :**

Nous avons profité de ce début d'année pour mettre à jour et réactualiser les Commissions.

### **STATUTS :**

Henri RANTY - Claude POULAIN - André BARBAROUX - Martine CAMUZEUX

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

### **ACTIVITES CULTURELLES:**

René DUGUET- Gabriel AUPETIT- Madeleine FOURNIER - Michel RETIF- André BARBAROUX

Mademoiselle Madeleine FOURNIER et Monsieur André BARBAROUX se donnent beaucoup de mal pour nous faire découvrir des sites nouveaux et des endroits intéressants. Nous pensons que leurs efforts sont bien récompensés à en juger par l'enthousiasme général lors de nos sorties. Les programmes de 2002 et de 2003 sont déjà terminés et nous laissent entrevoir de très belles journées. Venez nombreux, vos parents et amis sont toujours les bienvenus.

### **TECHNIQUE :**

Raymond MACHAVOINE - Hubert PROTIN -Gabriel AUPETIT.

Dès que cela sera possible Monsieur Hubert PROTIN nous fera un petit résumé de la situation actuelle et des travaux en cours.

### **COMMUNICATIONS ET DES RELATIONS EXTERIEURES :**

Annick MOYAL - Martine TAILLANDIER - Nicole MENEVEUX.

Nous demandons à chacun et chacune de bien vouloir avoir la gentillesse de passer un petit coup de fil à l'un d'entre nous, lorsqu'il a connaissance d'un ennui quelconque, chez l'un(e) de nos ami(e)s. Merci d'avance !

Nous vous rappelons que lors d'un décès de l'un de nos adhérents, son conjoint ou sa conjointe reste membre de l'A.P.CO.S. gratuitement sauf avis contraire de l'intéressé(e).

### **INFORMATIQUE :**

Claude POULAIN - Gilbert BARBAROUX - Hubert MICHAUT - René DUGUET

Cela va très bien maintenant, il nous reste encore beaucoup à faire. Mais nous ne désespérons pas grâce à l'arrivée parmi nous d'un spécialiste de la question et vous pourrez constater par vous-même que notre bulletin s'est bien amélioré. N'oubliez pas que vous pouvez nous joindre sur notre E.mail si vous le désirez :

[apcos.gb@wanadoo.fr](mailto:apcos.gb@wanadoo.fr)

A l'unanimité Hubert MICHAUT a été coopté comme membre du conseil d'administration, à partir de ce jour. Félicitations et bienvenue.

#### **4. LES COTISATIONS.**

Nos rappels restent encore trop souvent sans échos. Les cotisations doivent être réglées entre le **1er JANVIER et le 31 MARS** de chaque année. Nous sommes vraiment désolés de constater que cette année de nouveau nous sommes obligés de nous séparer de 4 de nos amis, qui ne se sont pas acquittés de leur cotisation.

**Pour prendre part au vote de l'Assemblée Générale il faut être à jour de ses cotisations.**

N'oubliez pas que l'A.P.CO.S. ne peut vivre que grâce aux cotisations. Afin de nous simplifier la tâche le Conseil d'Administration a décidé de vous demander **de bien vouloir faire le nécessaire auprès de votre BANQUE** pour obtenir un virement permanent.

**IMPORTANT : ce formulaire est à envoyer à votre banque et non à l'A.P.CO.S**

Nous sommes désolés de voir que très peu d'adhérents se sont ralliés à ce système.

**ATTENTION** : La cotisation de **25 Euros**, réglée par chèque au nom de l'A.P.CO.S, est à adresser à :

**M. Hubert MICHAUT  
18 Rue André Le Nôtre  
91540 MENNECY**

L'année dernière nous avons changé d'adresse de banque et donc de numéro de compte :  
**Veillez le signaler à votre banque** pour que le nécessaire soit fait.

**CODE BANQUE=30002  
CODE GUICHET = 00425  
COMPTE NUMERO = 0000215966 T  
CLE RIB = 94  
DOMICILATION = CL PARIS PORT ROYAL**

Agence PARIS PORT ROYAL  
22 Av. des Gobelins 75005 paris Tél : 01.44.08.82.82  
A.P.CO.S. chez Gilbert BARBAROUX -25/27 Bd ARAGO 75013 PARIS.

**Nous vous demandons de bien vérifier vos retraits bancaires, car nous ne vous enverrons plus de timbre de l'année en cours.**

Nous comptons à ce jour encore 25 cotisations 2002 impayées. (150f x25= 3750 F (572 Euros ), qui manque dans la caisse).

#### **5. LES OBJETS PUBLICITAIRES :**

Tous les renseignements concernant ceux-ci vous ont été fournis dans notre Bulletin N° 24 d'octobre dernier. N'hésitez pas à nous demander plus de détails et/ou passer commande lorsque vous le désirez. La plupart seront à votre disposition lors de nos manifestations, d'autant plus que vous les aurez réservés à l'avance ! Ils peuvent vous être expédiés contre remboursement ou bien, après commande (bien sûr), être mis à votre disposition au Secteur de vol Concorde, au Siège AF (Notre ami J-Claude Guelle, assistant sol au Secteur, que nous remercions vivement, se chargera de vous les remettre après règlement ...par chèque si possible)

Nous avons reçu de magnifiques parapluies « tom-pouce » automatiques, bleus marines au logo de l'Association à 15 Euros. Ils sont très beaux, il n'y en aura pas pour tout le monde !

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

N'oubliez pas, non plus, notre ami Jean-Paul LE MOEL, et ses nombreux récits remplis d'humour et d'anecdotes qui ne manquent pas d'intérêt ... reprendre sa page de présentation dans le bulletin N°18.

Mr. Jean-Paul LE MOEL- 39 rue de Courdiac-56340 CARNAC  
Tel : 02.97.52.72.98 - fax : - E mail ; <mailto:jplemoel@wanadoo.fr> .

Encore plus beau, un bloc en verre à lunette, venant d'Italie, de 5x5x8 cm, gravé au laser à l'intérieur et logo de l'A.P.CO.S., pour marquer le retour de CONCORDE, le 07 NOV 01, 42 Euros.

Dans la même matière et sur le même principe, un magnifique porte-clés, pour 10 Euros.

D'autre part nous tenons toujours à votre disposition « SA MAJESTE CONCORDE » : une vidéo de 10 minutes très agréable pour 5 Euros.

Une autre vidéo de 33 minutes « destination Mach 2 » qui couvre la période d'arrêt, jusqu'à sa reprise, de notre Bel Oiseau pour 5 Euros (magnifique !).

Nous avons aussi l'intention de faire faire des clips pour foulard féminin ; l'affaire est toujours en tractation et a du mal à prendre forme. Nous pensons aussi pouvoir vous proposer de petits foulards. Merci de nous faire savoir si cela vous intéresse, ou si vous avez d'autres idées.

## **6. CALENDRIER 2002/2003 ( le 17 oct. 2002 )**

**19 OCTOBRE DEJEUNER TOULOUSE.**

05 NOVEMBRE Réunion bureau CDG 10H

**08 NOVEMBRE « VIADUC » 10h30 à l'atelier du cuivre**

19 NOVEMBRE Réunion bureau CDG 10H

03 DECEMBRE Réunion bureau CDG 10H

**03 DECEMBRE Sortie « Nocturne à VINCENNES » 18h30 Hall entrée.**

17 DECEMBRE Réunion bureau CDG 10H

**2003** 07 JANVIER Réunion bureau CDG 10H

21 JANVIER Réunion bureau CDG 10H.

**25 JANVIER « 13 ième ANNIVERSAIRE » Déjeuner hôtel HILTON PARIS.12h00**

04 FEVRIER réunion bureau CDG 10 H

**06 FEVRIER sortie « Les Arts et métiers » ?**

**18 FEVRIER CONSEIL D'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

**10 AVRIL sortie « Musée GUIMET » ?**

**15 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE 10 H Maison de la Mutualité "Déjeuner sur place"**

06 MAI réunion bureau CDG 10 H

20 MAI réunion bureau CDG 10 H

**21/22/23/24 MAI sortie « L'Angleterre »**

10 JUIN réunion bureau CDG 10 H

24 JUIN réunion bureau CDG 10H

## **VACANCES**

02 SEPTEMBRE réunion bureau CDG 10 H

16 SEPTEMBRE réunion bureau CDG 10 H

**26/27/28/29 et 30 SEPTEMBRE sortie « FLORENCE et la TOSCANE »**

07 OCTOBRE réunion bureau CDG 10 H

**17/18 OCTOBRE sortie « TOULOUSE »**

**21 OCTOBRE CONSEIL d'ADMINISTRATION 10 H « Le Lutèce »**

04 NOVEMBRE réunion bureau CDG 10 H

18 NOVEMBRE réunion bureau CDG 10H

**25 NOVEMBRE sortie « Crypte de Notre Dame »**

02 DECEMBRE réunion bureau CDG 10 H

16 DECEMBRE réunion bureau CDG 10 H

**2004**.....

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

## **7. QUESTIONS DIVERSES :**

Notre Président, Philippe GIRARD, continue de rencontrer plusieurs de nos adhérents susceptibles de nous aider ou de nous remplacer, mais toujours sans succès.

Toutes nos réunions de Bureau commencent à 10h à ME.QN (Maintenance Concorde), avec possibilité de déjeuner, au restaurant du personnel, et se terminent vers 16 h suivant notre travail. Tous les adhérents, bien sûr, peuvent y participer et seront les bienvenus.

Notre première réunion du mois se tient toujours le premier mardi de celui-ci (sauf si c'est un lendemain de fête ce sera le mercredi) à ROISSY.

Notre deuxième réunion se tiendra dans les mêmes conditions, le troisième mardi mais à ROISSY ou à ORLY, selon le travail du Bureau, et toujours à 10 heures.

**Si vous décidez d'assister à notre réunion, TELEPHONNEZ NOUS AVANT pour plus de précisions.**

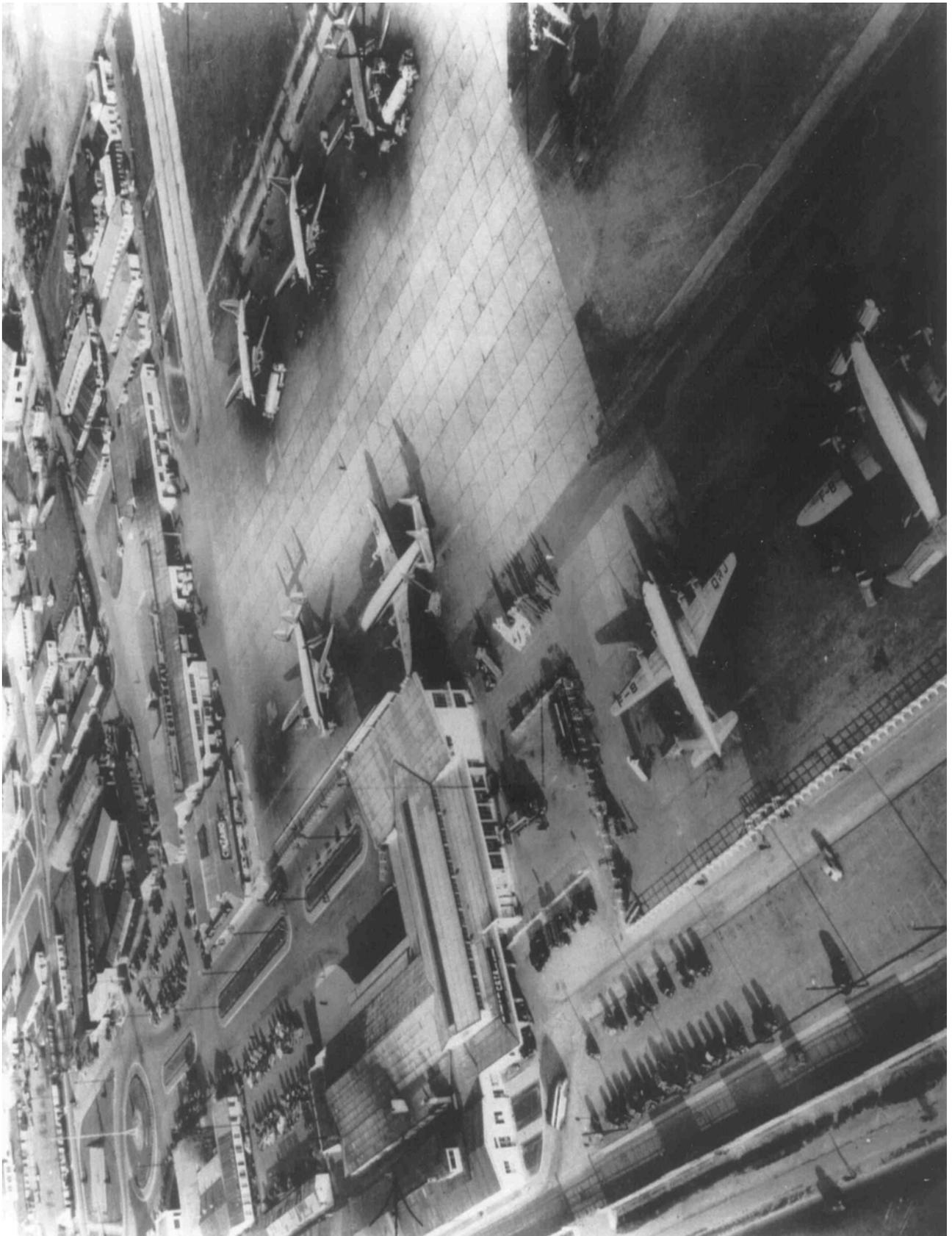
Aucune question particulière n'étant posée, le Président remercie tous les participants et lève la séance à 12 h30. Les commentaires se sont poursuivis pendant le déjeuner qui s'est tenu dans le salon particulier du Lutèce.

Le Président

Philippe GIRARD

Le Secrétaire - Trésorier

Gilbert BARBAROUX



*Nombreux Apcosiens retrouveront sans doute leurs origines sur cette photo de l'aérogare d'Orly des années 50, il y a même le monument du bâtiment des opérations " le saule pleureur "*

Roger Cathodeau



# 13<sup>ème</sup> Anniversaire de l'A.P.C.O.S

Cher (e) Ami(e),

**N**ous nous sommes retrouvés le 25 janvier pour fêter notre anniversaire, dans un des plus beaux salons de Paris. Il faisait très beau, la tour Eiffel semblait vouloir nous attraper, et du dixième étage de l'hôtel Hilton, tous les toits de Paris nous souriaient.

Progressivement, mais rapidement, l'ascenseur déposait son lot de participants, dans un couloir qui menait au bar où nous attendait le « pot » d'accueil et où chacun et chacune laissait libre cours à la conversation.

C'est dans une ambiance devenue des plus chaleureuse, que nous fûmes invités à déjeuner: 10 tables rondes de 9 personnes étaient dressées pour notre plaisir, dans une salle à manger très aérée et très claire. Nous avons pu déguster un excellent repas de grande qualité, servi par du personnel stylé, compétent et bien sympathique.

Les langues allaient bon train, le niveau sonore suivait dans la foulée et ne s'en laissait pas compter, quand une odeur de café vint aiguïser nos papilles et nous annoncer que le départ n'était plus très loin. Et, les premiers départs commencèrent, le ciel s'assombrit et laissa la place à une petite pluie bien parisienne.

Nous nous sommes séparés vers 16 h 30. Ce fut une très bonne journée bien réussie, empreinte d'un peu de tristesse, en pensant à tous ceux qui pour des raisons de santé ou familiales, n'ont pu se joindre à nous.

Merci à tous et à la prochaine fois.

*Gilbert BARBAROUX*



**A.P.CO.S.**

**13ème  
Anniversaire**

*Paris, le samedi 25 janvier  
2003*

**VINS**

*Château des grands vignes, Bordeaux blanc  
Beaujolais villages, G.Duboeuf*



**Hilton**  
Paris

**APERITIF**

**MENU**

*Haricots verts frais et copeaux de foie gras*

.....

*Mignon de veau aux pleurotes et morilles confites  
Gratin dauphinois, carottes et navets*

.....

*Le craquant au caramel*

.....

*Café*

*Eaux minérales*



## NOTRE DERNIER REPAS A TOULOUSE le 19 octobre 2002

Notre dernier repas a réuni comme à l'habitude de nombreux membres de notre association, mais aussi, beaucoup de proches de CONCORDE, tous très heureux, de se retrouver, et à cette occasion, d'évoquer quelques souvenirs chers à leur cœur, concernant bien sûr, les événements vécus par chacun, autour et pour les avions. CONCORDE naturellement a été au centre des conversations.

Avant le début de ce repas, notre ami Gabriel AUPETIT nous a fait un exposé détaillé et fort apprécié, des activités du Secteur CONCORDE à la D. M., concernant la maintenance de l'avion, mais aussi du service en ligne, du taux de remplissage, qui s'avère satisfaisant, et de la régularité des vols très honorable.



Puis, Philippe GIRARD notre Président a évoqué pour nous la situation actuelle concernant les équipages, ceux qui chaque jour assurent au-dessus de l'Atlantique, la liaison entre l'ancien et le nouveau continent, et aussi les vols à la demande, supersoniques ou non, à la satisfaction de nombreux amateurs, dont le souhait est d'avoir au moins une fois fait un vol sur le Bel Oiseau II a aussi évoqué les activités de formation des équipages qui sont destinés à poursuivre l'activité CONCORDE au sein de la compagnie.

A la suite de ces exposés réconfortants dont nous remercions les narrateurs, notre repas a commencé dans le brouhaha habituel des conversations qui animaient chaque table. Penser donc ! 130 convives qui se retrouvaient, avaient beaucoup de choses à se raconter, les sujets de conversation ne manquaient pas.

Que dire du repas lui-même ! A la question posée à la fin de celui-ci, à savoir si tous étaient satisfaits, la réponse a été unanime, oui, bravos, et merci à tout le personnel.

Pendant que nous dégustions notre dessert, André TURCAT a évoqué la parution de deux ouvrages relatifs à CONCORDE, dont un peu élogieux, mettant en exergue, les difficultés rencontrées par les bureaux d'études pour s'accorder de part et d'autre de la Manche, les dépassements de coût, et le peu de succès commercial de l'avion, n'est pas très recommandé aux lecteurs que nous sommes. Il n'en reste pas moins que CONCORDE a été, et reste, un vrai défi technique, nous l'avons réalisé et nous en sommes fiers.

Au début de notre réunion, j'avais fait un bref rappel des activités de notre Association à Toulouse, et remercié en particulier ceux qui sont venus de loin pour être parmi nous.

J'ai rappelé la disparition ressentie de notre ami Michel LESENFANT ainsi que celle survenue au début de l'année de Louis ROUDIERE, tous deux avaient participé activement à la mise en oeuvre de notre bel avion.

Certains des nôtres m'avaient prié de les excuser de leur absence, étant empêchés par diverses obligations. Ce sont :

Paul SARKISSIAN, Jacques NOETINGER, Pierre LECOMTE, Pierre MAULANDI, Jean Louis FACHE, Jean PINET, Roméo ZINZONI, René DUGUET, Edouard CHEMEL, Jacques SCHVVARTZ, Jean Pierre FLAMANT, Jean Michel DUC, Gilbert BARBAROUX, Max FISCHL, et Fernand ANDREANI.

Tous très satisfaits de cette rencontre, nous nous sommes donnés rendez-vous l'année prochaine à la même époque...

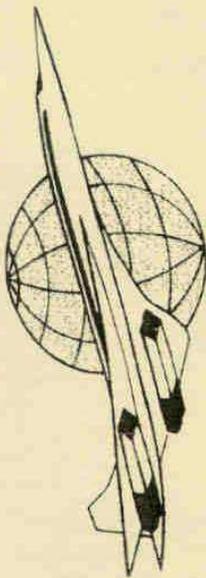
Michel Rétif

le 15 novembre 2002

*Samedi 19 octobre 2002*

*Saint René*

**A.P.CO.S.**



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

*TOUTE L'EQUIPE DU MAEVA Golf de Toulouse Seilli  
VOUS SOUHAITE UN BON APPETIT !*

## *Déjeuner*

*L'assiette Baltique à la crème de vodka*

*glacé citron vert*



*Le carré d'agneau rôti aux cèpes et  
son gratin languedocien*



*Le plateau de fromages affinés*



*Le fondant duo poire chocolat*

*Le café*

## JOURNEE à BRIARE-le-CANAL

C'était le jeudi 03 octobre 2003

Traversant le GÂTINAIS l'agréable " route des arbres ", l'A77 nous conduit directement à BRIARE (Loiret) à 150 km de Paris et 60 km au sud-est de GIEN.

Douce journée d'automne selon le programme ci-dessous :

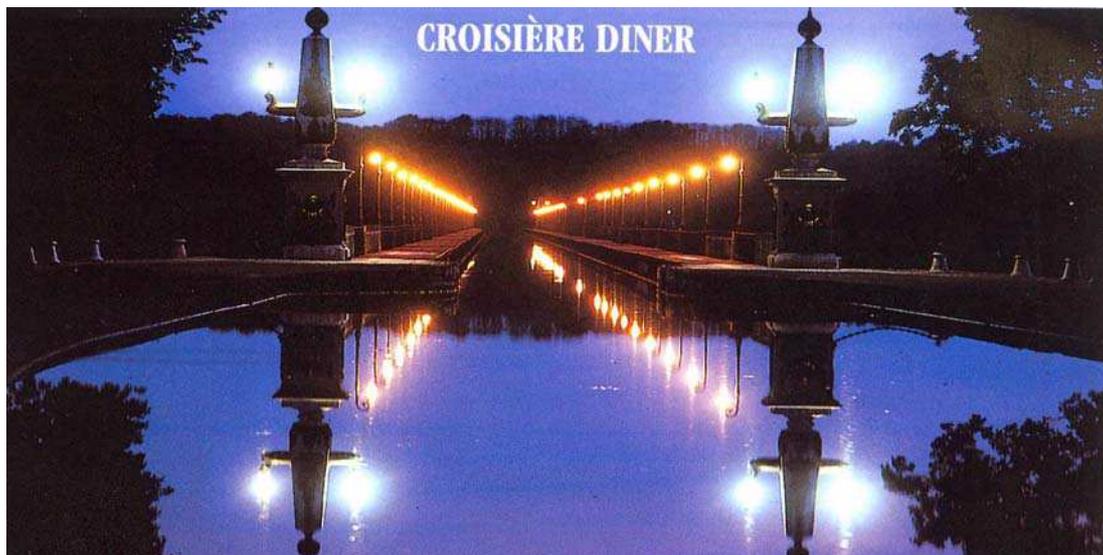
Aux confins du BERRY et de la PUISAYE, Briare a le privilège de posséder un réseau extraordinaire de voies d'eau.

Voilà plus de trois siècles qu'est né le CANAL de BRIARE (1604-1642), le premier de ces " canaux de jonction à point de partage " véritables machines hydrauliques modifiant le cours des eaux. Il est l'œuvre d'Henri IV et de son ministre SULLY, qui, soucieux de créer de nouveaux chemins d'eau vers la Capitale, décidèrent d'unir les destins de deux voies royales : la SEINE et la LOIRE. Il est probable que le poignard de RAVAILLAC a empêché la création d'autres grandes lignes de navigation. BRIARE fera bien des émules, dont le plus titanique sera le CANAL du MIDI, la fabuleuse jonction des DEUX MERS conçue par l'ingénieur Pierre-Paul RIQUET pour le ROI SOLEIL.

Le CANAL de BRIARE impose par-dessus la LOIRE son majestueux tablier métallique de 600 m de long, gardé à chaque extrémité par deux colonnes rostrales, ornées de monstres nautiques, le pont est bordé d'élégants réverbères alimentés par l'électricité d'une turbine hydraulique. (EDF a depuis pris le relais)



A la tombée du jour, ce pont-canal aux allures de monument brille de tous ses feux.



Cet ouvrage est le plus long du monde (700 m ) et le seul pont-canal métallique, c'est EIFFEL, l'ingénieur de la TOUR qui a collaboré à sa grandeur, la gouttière métallique contenant le canal est

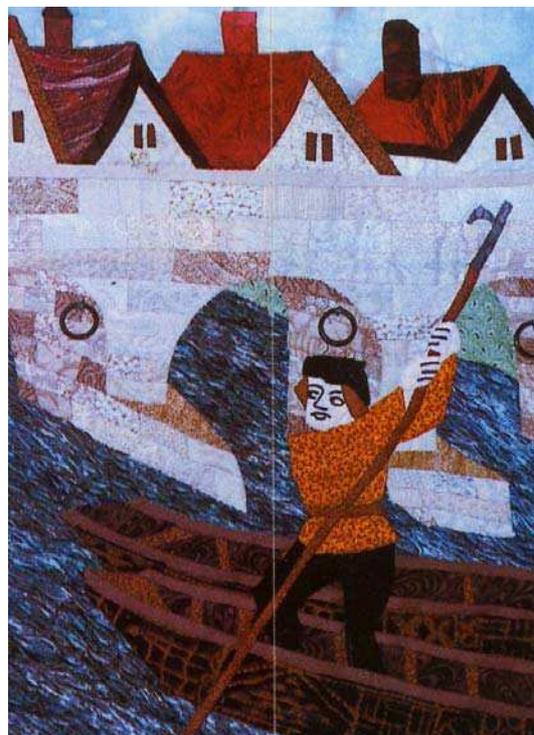
formée de plaques assemblées par des milliers de rivets, longue de 662 m, large de 11 m (avec les chemins de halage), elle repose sur 15 piliers en maçonnerie réalisés par la Société EIFFEL, le tirant d'eau est de 2,20 m). Les écluses ont certes été mises au point dès le moyen âge, en créant des sortes de paliers, les biefs. On attribue à LEONARD DE VINCI, à défaut de leur invention, le perfectionnement de leur système, ainsi que leur introduction en France.

#### MAISON des DEUX MARINES.

A BRIARE comme dit la chanson :

" ...y'a les deux marines  
du canal et de la Loire  
.-ceux de la Loire ont leur bonne mine,  
-ceux du Canal la gueule noire,  
et à la Saint Nicolas,  
-voici ce que disent les gars ...  
Venez le découvrir ! ... "

Mémoire des lieux, des techniques et des hommes, c'est l'histoire du carrefour batelier de la Loire et de ses canaux, c'est l'activité de cette voie d'eau avec les voituriers par eau, marinières, marchands divers, haleurs, péagers, cordiers, meuniers, sabliers, pêcheurs, lavandières, aubergistes, etc... C'est la formidable histoire de tout un peuple, haut en couleur, des relations avec les " gens de la terre " et ceux du fleuve que nous raconte cette double maison.



En MARS 1895 dernière descente du " BOSSUET " jusqu'au port du fer à cheval à NANTES.

La MARINE de la LOIRE a vécu comme dit le refrain de cette chanson :

" Ah ! les petits matelots  
adieu boulette, adieu gigot,  
v'la la MARINE  
qui tombe en débîne.  
Car de NEUVY à BORDEAUX  
Le CHEMIN de FER enfonce les bateaux ... "

#### MUSEES des EMAUX.

" Cité des perles " BRIARE fut célèbre et prospère au début du XXème Siècle par sa manufacture de boutons de porcelaine, de perles, de jais et surtout de MOSAÏQUES de revêtement de sol en CERAMIQUE dites : EMAUX de BRIARE. Le terme mosaïque définit un ouvrage composé de pièces rapportées, de pierre, émail, verre, bois de diverse couleurs formant par leur assemblage une sorte de peinture.

#### L'industrie au service de l'Art.

Fin du XIXème Siècle, à BRIARE, Jean-Félix BAPTEROSSES invente un procédé qui allait faire entrer les émaux et la mosaïque dans l'ère industrielle ; ayant devancé l'Angleterre dont le mécanisme ne pouvait fabriquer qu'un seul bouton à la fois, il met au point une machine multifonctions, puis un procédé unique de fabrication des émaux en trois phases : la pâte d'émail appelée CALCINE.

En 1882, Eugène GRASSET apporte pour la décoration artistique de nombreux modèles, c'est l'ART NOUVEAU, son œuvre est une suite d'innovations, affiches, meubles, décors pour l'Opéra, etc... En 1897,



Mosaïque d'Eugène GRASSET

Eugène crée un nouveau caractère d'imprimerie " le GRASSET " très utilisé, l'année suivante voit le jour de l'emblème pour LAROUSSE, connu de tous ; la devise " JE SEME A TOUT VENT ", vous connaissez ? la fleur de pissenlit ! On lui doit aussi des vitraux et les mosaïques de l'Eglise de BRIARE. FERNAND LEGER, MARC CHAGALL et beaucoup d'autres ont apporté leur collaboration à cette renommée. La Manufacture a cessé d'être entreprise familiale en 1961, elle devint par la suite "EMAUX de BRIARE –Technologie", quelque soit la commande, la quantité, particulier ou professionnel, toute commande est réalisable = Service sur Mesure. A ce jour l'entreprise emploie 107 personnes, ses exportations représentent 70% de ses ventes

En France, parmi ses nombreuses réalisations, on peut citer :

- l'Aéroport de ROISSY et celui d'ORLY,
- la Cathédrale d'EVRY,
- la station AUBER (RER à PARIS),
- le théâtre d'ORANGE,
- la station Louis II à MONACO,
- etc ...

Renommée internationale :

- les hôtels Méridien de BAGDAD et SHARIA,
- le palace de RIYAD,
- le métro de BRUXELLES,
- la mosquée de MEDINE,
- le théâtre de MUNICH,
- etc ...

Il est intéressant de compléter la visite de ce musée par celle de l'Eglise Saint Etienne toute proche, dont le sol en mosaïque simule la LOIRE. Extérieurement de larges bandes décorées de végétaux, de fleurs, ornent la façade et le fronton de la fresque de l'auge. Le sol de l'église reçoit un tapis de mosaïques représentant des médaillons illustrant les quatre âges de la vie : l'enfance, l'adolescence, l'âge de la virilité, et l'âge de la vieillesse, suivis par les cinq sens dont se sont servis ces enfants, ces jeunes gens, ces hommes et ces vieillards : le toucher, le goût, la vue, l'ouïe et l'odorat, suivis par les quatre éléments qui structurent le Monde : l'eau, le feu, la terre et l'air. Le zodiaque s'inscrit dans le temps, nous retrouvons sur les vitraux : le printemps, l'été, l'automne et l'hiver. Très beaux vitraux aux vives couleurs.

Le Médaillon central formant la rosace représente d'une façon imagée le Début et la Fin des Temps, le Christ central est " l'Alpha et l'Oméga ", Celui qui Etait, qui Est et qui VIENT, pour les Hommes de Toutes Nations.

Avec ses 15.000 visiteurs annuels, BRIARE est maintenant reconnue pour sa très longue histoire.

Le restaurant "AU PETIT TONNEAU "

nous propose ce jour, un menu de saison :

*KIR à la cerise*

*Terrine de Lapin et sa Compote d'Oignons*

*Trésor de Pintade farci aux Cèpes et Foie de Volaille*

*Ronde des Fromages sur Salade*

*Mousse aux Poires Sauce Chocolat*

*Vin de la Loire et Eau minérale*

*Café*

LARGUEZ les AMARRES, le bateau-mouche

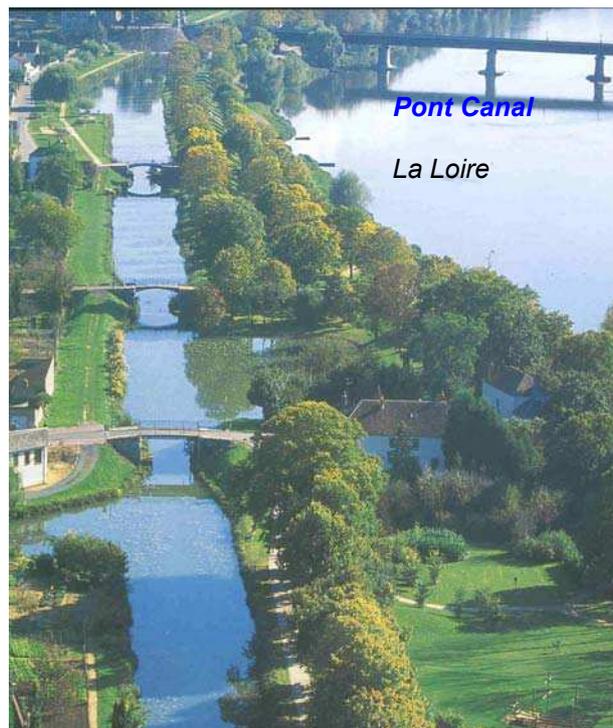
" le Henri IV " nous invite à une promenade commentée à travers des paysages encore bien vert.

En saison, et avec un peu plus de temps, des promenades sont proposées avec passages d'écluses et pour les gourmands un repas est servi pendant la croisière.

Vers 17 heures, fin de cette journée province.

Nous vous disons à Tous, à Bientôt.

Geneviève BARBAROUX.



## **NOCTURNE à VINCENNES**

**Mardi 3 décembre 2002**  
**Rencontre avec les trotteurs**

Visite guidée des enceintes privées des propriétaires.

Aujourd'hui la fortune se trouve sous le sabot d'un cheval ! lisez, jouez et ... gagnez !! Peut-être ?

Un plaisir High tech !

Créé en 1874, sur le plateau de Gravelle, l'hippodrome de PARIS-VINCENNES accueille aujourd'hui jusqu'à 10.000 spectateurs les jours de week-end, voire 30.000 pour les réunions les plus prestigieuses, tel le prix d'AMERIQUE.

Rénové en 1991, de la piste au plafond, ce temple futuriste du TROT se caractérise par la modernité de ses lignes et le confort de ses tribunes protégées et sa fonctionnalité. Plus de 400 écrans sont disséminés dans l'espace visuel, dont UN de 118 m<sup>2</sup> où rien ne peut vous échapper de l'évolution des épreuves, de votre favori, sur la piste en mâche-fer de 2.850 m de tour, corde à gauche.



En hiver, de novembre à mars, c'est vraiment " TROT ".

Le TROT, c'est une discipline à part, qui tient autant du sport de vitesse que du dressage, car il s'agit d'une allure particulière pour le cheval, toujours enclin à galoper, surtout lorsqu'on lui demande de suivre un train très soutenu, il faut donc pour l'entraîneur le « mécaniser », et pour le driver, une fois en course, savoir ménager sa monture. Quelques foulées de galop, et l'animal est disqualifié.

Le TROT à VINCENNES se pratique de deux façons :

- le TROT MONTE, spécialité française, avec le jockey sur la selle,
- le trot ATTELE, plus médiatisé, avec le driver sur un sulky trié par le cheval.

Après la 5<sup>ème</sup> course, présentation en piste des Médailles d'Or des jeux équestres mondiaux : saut d'obstacles, endurance, voltige : PRIX DES MEDAILLES AUX JEUX DE JEREZ.

VINCENNES est un spectacle ! il y a les courses bien sûr, 7 ou 9 selon les soirées, et le MONDE DES TURFISTES – belle étude sociale des réactions des « accros » du téléphone du PARIS-TURF et TIERCE MAGAZINE sous le bras et du crayon à la main.

Durant les courses, dîner servi au Restaurant " LE PADDOCK ", un coup de casaque pour le chef qui supervise les trois restaurants de l'Hippodrome : le PRESTIGE\*\*\* - le PADDOCK et le Salon.

- 1<sup>ère</sup> Course à 20h10,
  - 7<sup>ème</sup> et dernière Course à 23h00,
- et n'oubliez pas ... demain mercredi 4 décembre à 13h15 Courses à VINCENNES ...

Geneviève BARBAROUX.

# JOURNEE DECOUVERTE

## **Chez les Artisans en activité au Viaduc des Arts Vendredi 08 novembre 2002**

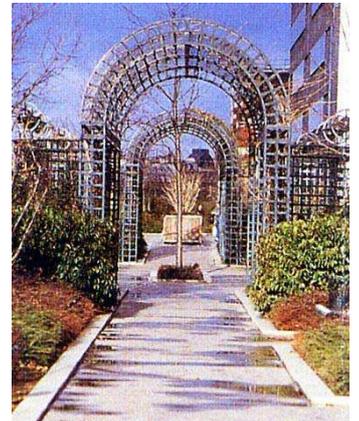
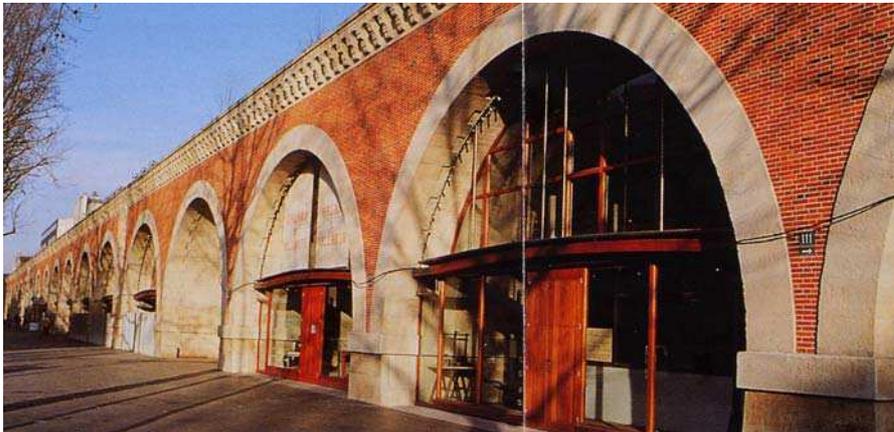
Avenue Daumesnil, une surprenante avenue perchée à 9 m de hauteur traverse le Douzième Arrondissement de PARIS sur 4,5 km, promenade plantée, appelée aussi « Coulée Verte », aménagé à l'emplacement de l'ancienne ligne de chemin de fer de St Maur qui valut à la Gare de la Bastille le surnom de « Gare des Guinguettes ».

La verdure, c'est une chose, l'Artisanat c'en est une autre. En dessous des allées jardins, les voûtes du viaduc ont retrouvé une nouvelle vie, sur soixante-douze arches en briques rouges jointées de pierre meulière, soixante d'entre-elles accueillent désormais créateurs et artisans.

C'est une façon de perpétuer l'histoire de ce quartier où les premiers ébénistes s'installèrent en 1198.

Ce « Viaduc des Arts » devient une vitrine du savoir faire d'orfèvres, de dinandiers, de doreurs, de sculpteurs, de modistes, de luthiers, etc ...

Parce que notre Capitale sait encore cent fois sur le métier remettre son bel ouvrage.



Visite guidée parmi les Artisans ...

L'Atelier du Cuivre et de l'Argent réunis nous propose de découvrir leur savoir-faire d'une façon authentique.

D'abord un film de 17 mn sur la dinanderie à Villedieu-les-Poêles près d'Avranches, haut lieu national de cette technique. Fidèle au tour de mains d'antan, Villedieu-les-Poêles près du Mont-Saint-Michel est depuis le Onzième Siècle, un grand centre de travail du cuivre et du bronze. Une fonderie de cloches a un lien unique dans un atelier du Douzième Siècle, des Compagnons fondeurs « moulent au trousseau » des cloches ancestrales dont Villedieu-les-Poêles, depuis neuf siècles, est la gardienne. Ici, tout fini en musique ... par le tintement des cloches.

Puis démonstrations par un professionnel répondant à toutes nos questions. La casserole la plus performante du monde, vous la trouverez dans les Ateliers du Cuivre, ici même, l'unique ou la série de cinq, parce que c'est la casserole qui fait la sauce et non pas le fourneau ... nous dit le Cuisinier Etienne Dulin, c'est donc ici que se fournissent en autres : Le Notre, Lasserre, Le Fouquet's, Christofle, etc ...

Les réalisations de l'Atelier du Cuivre sont nombreuses et variées :

- les batteries de cuisine, intérieur étamé ou argenté,
- l'Orfèvrerie traditionnelle et la Création : toute l'argenterie de la table ou des cadeaux,
- la restauration de pièces anciennes, cuivre, laiton, étain,
- l'argenterie et la dorure.

Voici les gestes, la technique et les outils ancestraux dans les différentes étapes de la fabrication :

- le repoussage : réalisation d'objets de faible épaisseur, en laiton, cuivre, alu, zinc et étain,
- l'étamage : étape importante exigée par la législation française pour l'intérieur des ustensiles culinaires,
- le polissage : opération délicate, pour l'éclat et l'entretien des ustensiles,
- le ciselage : gravure sur cuivre, laiton, au burin et au marteau selon le motif choisi, met en relief le métal,

- le martelage : renforce la robustesse des ustensiles, évite les déformations rapides, efface les soudures et donne un aspect esthétique à la pièce.

La découverte se termine par l'exposition de toute la production. C'est le moment de vérifier notre liste de cadeaux de fin d'année, Hottez-vous, c'est bientôt Noël !

La Visite accompagnée se poursuit le long de l'Avenue, de l'extérieur des ateliers.

Nous arrivons chez MARIE-LAVANDE, l'Une des dernières qui entretient avec amour le mouchoir brodé de l'Arrière Grand'Mère et la nappe damassée, si difficile à repasser sans faux pli. Puis on replonge dans notre enfance pour sauver

de la casse : boîtes à musique, poupées décolorées ou malmenées, automates en difficultés, etc ... tout se répare ou se retrouve comme neuf, chez CAMILLE GUILLEBERT et SYLVIANE DUGAS, ce sont les automates et les poupées qui recouvrent la santé.

Beaucoup d'Artisans viennent de l'Ecole BOULLE et du Faubourg Saint-Antoine et accueillent les jeunes artisans des rares écoles techniques de France, filles en grand nombre pour se parfaire ensemble d'un atelier à l'autre.

Une boutique nous ouvre ses portes, c'est le domaine des tissus, beaux et uniques tissus de la Haute Couture.

Au sous-sol, un rayon accueille les acheteurs particuliers qui souhaitent s'offrir à « prix modique » un très beau tissu, des coupes sont destinés à une clientèle qui l'ignore ... venez ... faire votre choix, ce n'est pas gratuit, mais cela vaut le déplacement chez CHRISTIAN PAYS, TISSUS MAHIA KENT au 19 Avenue Daumesnil, vous y serez reçus cordialement.

Dans l'Atelier d'encadrement, ROBERT GOHARD dore et redore soigneusement les cadres, balustres et objets que vous pouvez lui confier.

Pourquoi avoir concentré autant de savoir-faire en ce lieu unique ? Parce que les métiers ne se montrent jamais mieux que lorsqu'ils s'expriment ensemble, affirme MARC JITIAUX, ébéniste passé par l'Ecole Boule et Président de l'Association du Viaduc des Arts.

Au client passionné, ou au passant curieux, il peut trouver, ici, de quoi construire sa maison de A à Z, et du rêve ... quelques coupons de tweed Chanel, ou fantaisie de Jean-Paul Gaultier par exemple ... sans oublier les bijoux de Création chez Cécile et Jeanne au n°49 de la même Avenue.

Le BONHEUR des DAMES existe toujours au n°17, tapisserie, créations en kits d'ouvrages divers, patch wook, etc ...

C'est si bon d'être EUROPEEN ! ... repas à la brasserie très parisienne : l'EUROPEEN, face à la gare de LYON.

Menu prévu sur notre programme :

KIR

Terrine de Foie de Volailles (faite maison)

Filet de Julienne rôti au Jus de sa Pomme Purée

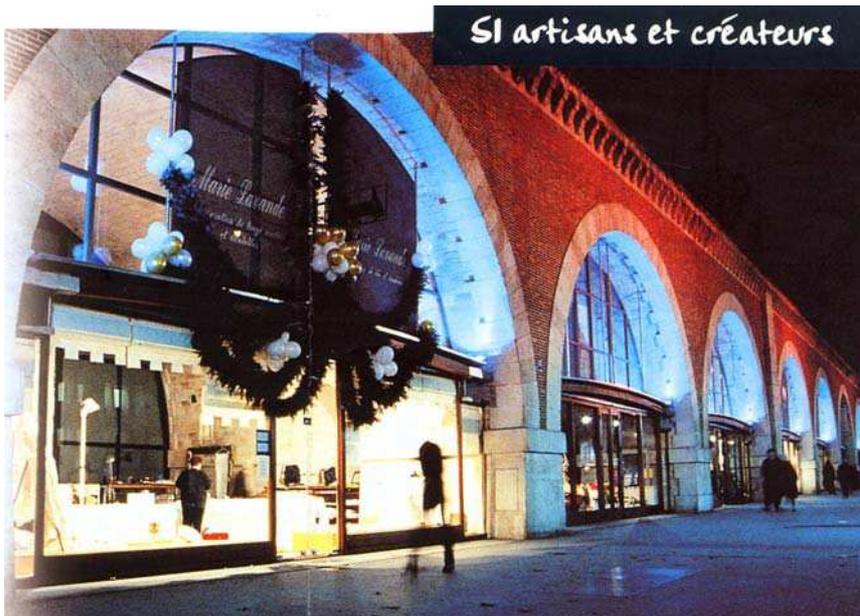
Crème Caramel

Vin de Bordeaux ou Muscadet

Café

**Fin de cette instructive Journée vers 16h30.**

Geneviève BARBAROUX.



## Encore un Apcosien à l'Honneur....

**N**otre ami **Apcosien Hubert Protin**, Responsable Production Département CONCORDE, a reçu **la médaille de l'Aéronautique**, en même temps que son collègue et camarade **Philippe Orcel**, Responsable Unité de Maintenance CONCORDE, le 16 décembre dernier.

C'est, ainsi, toute l'équipe qui a participé à la remise en vol de notre Bel Oiseau, qui se voit récompensée.

Nous sommes très fiers d'eux, et remercions de tout cœur notre ami Hubert, qui a eu la gentillesse de nous inviter à cette sympathique cérémonie.

**TOUTES NOS FELICITATIONS ET BRAVO.**

Gilbert Barbaroux et Gabriel Aupetit ont été les représentants de l'A.P.CO.S, suite à l'invitation ci-dessous.

**Monsieur Hubert PROTIN**  
*Responsable Production Département CONCORDE*  
et  
**Monsieur Philippe ORCEL**  
*Responsable Unité de Maintenance CONCORDE*

vous prient de bien vouloir leur faire l'honneur d'assister  
à la cérémonie au cours de laquelle

**Monsieur Auguste GAYTE**  
*Directeur Général Délégué Coordination d'Air France*

leur remettra la médaille de l'Aéronautique

**Le lundi 16 décembre 2002 à 17 heures**

Au siège social d'Air France  
Espace Présidence

*45, rue de Paris  
95747 Roissy CDG*



## Discours prononcé par Hubert Protin lors de la cérémonie.

**N**ous sommes très honorés par la distinction qui nous est remise ce soir, et c'est avec beaucoup d'émotion que nous vivons cet événement exceptionnel.

Ces médailles, nous souhaitons les partager avec nos collègues qui ont comme nous, participé à cette mission particulièrement éprouvante sur le site de l'accident.

Henri, Jean Pierre, Michel, Frédéric, Franck, Yvon, nous pensons à vous ce soir, mais aussi à ceux qui ont travaillé dans l'ombre des procédures administratives.

Nous savons tous quel a été l'impact psychologique sur chacun d'entre nous et qui sera à jamais inscrit dans nos mémoires.

Nous avons dans ces moments de détresse, découvert toute la solidarité de l'entreprise.

Vous avez été si nombreux, PS, PNT, PNC, membres de l'A.P.CO.S ou anonymes, à nous témoigner votre amitié et vos encouragements par un mot, un geste, une attitude que nous ne saurions oublier.

Grâce à vous, nous avons eu le courage de poursuivre notre mission jusqu'à son terme afin que l'enquête aboutisse le plus rapidement possible, sans qu'aucun de nos collègues ne soit accusé à tort par des médias bien trop pressés de trouver un coupable.

C'est également en mémoire de notre équipage que nous avons travaillé.

A faire en sorte que notre Bel Oiseau reprenne son envol pour eux.

Et puis, il y eut cette période d'incertitude, des avions cloués au sol, interdits de vol.

Chacun d'entre nous contraint de subir cet arrêt d'exploitation comme une déchirure supplémentaire.

Alors vous avez été à nouveau à nos côtés pour nous encourager, pour entretenir cette lueur d'espoir qu'un jour nous revolerions.

Vous nous avez aidé à catalyser toute l'énergie de nos équipes de maintenance avec la ferme conviction de réussite.

Qui ne se souvient pas, à MEQN, de la journée PNC dans le hangar H3 ?

Hôtesse et stewards sont venus à la rencontre de nos techniciens "contorsionnistes" en pleine phase de modifications structurales dans les réservoirs.

Des mains qui se serrent avec toute la passion qui se rejoint, comme une transmission d'énergie.

Ne serait ce pas là, l'expression la plus évidente de l'un de nos axes de progrès :

### **"Travailler ensemble"**

" CONCORDE revolera " notre Président s'y était engagé très tôt, lors de la cérémonie des vœux 2001 et CONCORDE revole depuis le 07 novembre 2001 en assurant son programme commercial entre Paris et New York puis quelques boucles.

Nous sommes chaque jour, les témoins de l'engagement de notre personnel pour assurer la mission qui nous est confiée.

Toute cette énergie au service de Concorde constitue notre capital pour l'avenir.

Nous souhaitons conclure en rendant hommage à cette famille CONCORDE qui existe depuis l'origine et qui construit cette exploitation si particulière et si passionnée.

Au-delà des deux noms extraits de la liste du personnel AIR France, c'est à toute cette famille CONCORDE qu'il faut attribuer ces distinctions.

Au nom de la solidarité et de l'engagement individuel dans l'histoire de CONCORDE.

Merci à tous

# **RECUEIL DE POEMES** (suite...)

*Par Bernard Sicre*

## **« LE CHAUFFEUR D'AVION »**

*Il n'est pas pilote,  
Pourtant il conduit des avions,  
Il est mon « pote »  
Il joue mieux du volant que du violon.*

*Il tire, pousse, « attèle »,  
Il est l'homme le plus demandé,  
Avant de l'envoyer en l'air, « détèle »,  
Son timon ne fléchit jamais.*

*Parfois il casse un fusible,  
Peste, jure comme un charretier,  
Des mots ne figurant pas dans la bible,  
L'incident clos d'une grande dextérité.*

*De temps à autre, il graisse son timon,  
Car il arrive qu'il se pèle sous la tête,  
Pour que la manœuvre ne souffre d'hésitation,  
Il suffit de savoir qui quête.*

*Par-devant, par derrière,  
Lentement comme toujours,  
En ouvrant ses paupières,  
Tractera de nuit, de jour !!!*

## **LE PARA NORMAL**

*Il n'appartient pas au monde des volatiles  
Mais il vole,  
Sa vie ne tient plus qu'à des fils  
A la merci d'EOLE.  
Dès son embarquement dans l'avion*

*Défilent dans sa tête des images,  
De son dernier saut dans le tourbillon  
Au dessus des nuages.*

*A plusieurs milliers de pieds de la terre  
L'oiseau de fer va libérer en mettant bas,  
Para dans ton élément, voici para ton air,  
Au « go » le vide le happa.*

*Il plane les bras écartés  
Comme pour embrasser la planète,  
Avec en mémoire la pensée  
De ne pas oublier l'altimètre.*

*Les secondes représentent des mètres.  
Chacune le rapproche de l'aimant,  
Subissant l'attraction terrestre  
A la vitesse d'une pierre il descend.*

*Le moment d'ouvrir son complice venu.  
Il devient une marionnette tributaire  
Au bout de ces fils tendus  
A la merci des courants d'air.*

*Puis vient l'atterrissage.  
Où lentement mais sûrement  
Il épouse le vert pâturage  
et finit son vol en marchant.*

## **LE PILOTE A REACTION**

*C'est plus qu'une profession, une vocation,  
Ses compétences au service de la technique,  
Le delta entre action et réaction  
Doit se faire en douceur, sans panique.*

*Le pilote d'essai est un gentleman,  
Il aime sa machine comme une femme,  
Va lui faire l'amour des heures durant  
Pénétrant son cœur jusqu'à l'âme.*

*Comme c'est émouvant le jour d'un premier vol,  
De voir le fils D'EOLE,*

*Méticuleux, ému de prendre son envol  
Tel un novice faisant école.*

*Son tempérament est trempé,  
Une main de velours dans un gant de fer,  
Rigueur, discipline égalent sécurité,  
Afin d'apprivoiser l'oiseau de fer.*

*Aujourd'hui des avions multicolores  
Font penser à des arcs en ciel,  
Drapeaux de ces conquistadores,  
Que l'on surnomme les « Chevaliers du ciel ».*

## **LE PISTARD**

*C'est le plus beau métier de l'aviation,  
L'un des plus ingrat aussi,  
Pour faire voler des avions,  
Il faut des « mercenaires » affranchis.*

*Etre à toute épreuve, morales ou physiques,  
Assurer le départ de l'appareil à l'heure,  
Contrains aux rotations cycliques,  
Associer toutes ses compétences à ses valeurs.*

*L'homme est adulte, responsable,  
Sachant que toute intervention,  
Ne doit pas gâcher sa table,  
L'esprit libre il doit aller à la collation.*

*Ce n'est pas un simple ouvrier,  
De la caisse à outil c'est un gentleman,  
Noble étant ce passionnant métier,  
Attirant comme les pôles d'un aimant.*

*Saint ELOI est le patron des « mécanos »,  
Dans cette profession l'ambiance est essentielle,  
Saint « Hall » dernier refuge cause météo,  
Pistard que ta conscience reste professionnelle.*

*Tant qu'il y aura des avions, il y aura des pistards,  
Qui ne rechigneront pas à se lever tôt et à pisser tard !!*

*Bernard Sicre*

## La Prévention Routière

Un homme en voiture avec sa femme se fait arrêter par la police.

- Agent: Bonjour Monsieur. Vous roulez à 135 dans une zone de 100.

- Homme: Non, m'sieur l'agent. Je roulais à peine à 105.

- Femme: Voyons, Gaston, tu roulais au moins à 135, si c'est pas plus.

L'homme lance un regard à sa femme...

- Agent: Je vais aussi vous donner un PV pour votre lumière arrière qui est brûlée.

- Homme: Lumière brûlée? Je ne savais pas que j'avais une lumière de brûlée.

- Femme: Voyons Gaston, ça fait des semaines que tu le sais et que tu ne la fais pas réparer.

L'homme est très fâché et regarde sa femme en lui faisant signe de se taire.

- Agent: Je vais aussi devoir vous donner une contravention parce que vous ne portiez pas votre ceinture.

- Homme: Mais je la portais, m'sieur l'agent. Je l'ai détachée après que vous m'ayez arrêté, pendant que vous marchiez vers l'auto.

- Femme: Voyons Gaston, tu ne mets jamais ta ceinture!

L'homme est en furie. Il se retourne vers sa femme et lui crie:

- "VEUX-TU BIEN FERMER TA GRANDE GUEULE!"

L'agent se penche et demande à la femme:

- "Est-ce que votre mari vous parle toujours comme ça?"

Elle répond: - "**Non, seulement quand il a bu.**"

## Mort du Franc.. !

C'est un billet de 500 F qui meurt (c'est bientôt l'euro, non ?). En arrivant au paradis, Dieu lui dit: "va te ranger tout au fond".

Le billet de 500 obtempère en grommelant.

Ensuite c'est le billet de 200 francs qui meurt lui aussi. En arrivant au paradis Dieu lui dit d'aller, lui aussi, se ranger au fond mais un peu devant le billet de 500. Idem pour le billet de 100, qui, quand il meurt, va se ranger au fond mais un peu devant le billet de 200. Pareil pour le billet de 50, celui de 20, la pièce de 10, celle de 5 etc...

Finalement arrive le tour de la pièce de 20 centimes qui meurt et qui est accueillie en fanfare.

Dieu lui dit de s'approcher et même de s'asseoir à ses côtés en disant: "aaaaah cette bonne pièce de 20 centimes".

Immédiatement du fond surgit une protestation du billet de 500 francs qui dit qu'il ne comprend pas ce traitement de faveur.

Alors Dieu dans sa grande sagesse lui demande sèchement de la fermer, ajoutant:

**"Quand t'étais sur terre, il me semble que l'on ne t'a pas beaucoup vu à l'église ?"**

## Mots d'enfants

«Maman, quand tu  
étais petite et  
le que papa était  
petit, c'étaient  
qui mes parents?»



«Regarde Maman,  
Le petit bébé a  
déjà perdu toutes  
ses dents!»



«Ce matin,  
Le facteur de pain  
est passé à la  
garderie.»



« Si j'étais un  
garçon, est-ce  
que j'aurais été  
dans le ventre  
de papa? »



# LE LION D'HOSSEGOR



C'était l'an dernier, en octobre, les journées raccourcissaient mais le soleil était encore là. S'il continuait à briller encore, à réchauffer le sol les « routiers » ne tarderaient pas à arriver.

En effet, quelques jours après, ils étaient là. Les « routiers » ici, c'est le nom que l'on donne aux ouvriers qui font les routes, les ronds points, les parkings. Et parfois les allées chez les particuliers.

Ils étaient sept à huit avec un chef d'équipe dynamique qui avait l'œil à tout, et partout.

Les engins étaient en place et le gros camion est arrivé du pays Basque avec sa cargaison d'enrobé rouge, fumante et bâchée.

L'élaboration de l'enrobé est une opération assez compliquée qui tient compte de l'état pâteux du goudron de la granulométrie des composants, de la couleur et enfin de sa température.

La température de l'air et du sol décident de la réalisation du revêtement.

Par petites surfaces les ouvriers étalaient, lissaient, damaient, roulaient cet espèce de pâte, couleur boudin. Odeur exécrationnelle, fumeroles acides, qui prennent à la gorge.

A Vilgénis, on m'avait appris que dans les raffineries, dans les tours de « cracking » on élabore les différents sous- produits du pétrole: en bas les goudrons, les graisses, les huiles et puis au dessus le pétrole lampant: le kérosène! etc...

Mais ici, rien à voir avec cette odeur sympathique qui s'échappe d'un Olympos.

Bien entendu les « routiers » étaient équipés de chaussures de sécurité mais pas de lunettes, pas de masque. Je leur en ai fait la remarque et je leur ai même proposé les masques dont je disposais, mais ils préféraient travailler comme ça. Ils y voyaient mieux!

Je pensais qu'au bout de quelques années à faire ce métier de longues heures durant, ils en subiraient les conséquences. Leur cerveau serait taraudé, leurs cinq sens perturbés. J'avais du mal à rester sous le vent près d'eux, longtemps.

Mais pour ces « routiers » fiers amateurs de pibales ou de palombes, tout allait bien et « tranquillous » ils étalaient.

Le phénomène se produisit vers 10heures.

Les engins s'étaient éloignés et tournaient au ralenti.

Les raclettes raclaient. Le niveau sonore était bas. Personne ne parlait.

Et tout à coup le chef d'équipe donne un ordre : « Chut ».

Tout le monde arrête son travail, écoute. « Vous entendez : c'est le Lion- Ah oui, ah oui » répondaient les ouvriers. Ca y est ! je m'en doutais ! Ce sont certainement les premiers effets dévastateurs de ce magma « boudinesque » rouge et de ses fumeroles taraudeuses... On aurait mieux fait de mettre des pavés autobloquants. Je me sentais responsable.

J'avais déjà entendu ce bruit bizarre.

Je n'arrivais pas à l'identifier contrairement à certaines tondeuses, tronçonneuses ou autres débroussailleuses.

J'osais timidement un : « vous êtes sûr ? oui, oui c'est un gars qui à un LION ; Il habite Hossegor. Ce sont les gens d'un cirque qui lui ont donné. Il a eu des ennuis avec les voisins. On le lui a pris. Puis on le lui a rendu. Il tient un restaurant à CAPBRETON : la pêcherie DUCAMP. Peut-être qu'un jour on retrouvera son béret et ses chaussures dans la cage. Et son LION se lèchera les babines »

C'était donc un RUGISSEMENT que j'entendais. Dans les Landes !

Direction la pêcherie DUCAMP.

Je pensais que celui qui était à la caisse, la quarantaine sympathique, était le patron.

« Bonjour Monsieur, vous êtes le responsable de ce restaurant, Oui ». A cet instant, Il a certainement pensé à une réclamation, à un contrôle sanitaire ou à un contrôle des fraudes.

« C'est vous qui avez un LION ? Nous l'entendons de chez nous, à Hossegor. Oui c'est moi »

Et avec mon épouse nous nous sommes installés en salle. L'attente durait un peu et Michel le propriétaire du restaurant (et du lion) quitte sa caisse pour nous apporter deux sangria. « Tenez, sinon bientôt c'est vous qui allez rugir ».

Le courant passait. Nous lui avons promis de revenir lorsqu'il y aurait moins de monde, pour parler.

Et nous sommes revenus. Il s'est assis en salle à notre table. Il a parlé longtemps, avec la même passion que ceux qui sont amoureux de quelqu'un, de quelque chose, d'un bel oiseau blanc parfois.

Françoise était assise en face de lui et elle m'a raconté ensuite que son regard devenait celui d'un félin tant il était passionné.

D'ailleurs Michel nous l'a dit et nous le redit, il faut toujours regarder un fauve en face, dans les yeux, ne jamais lui tourner le dos. Il nous a expliqué que cette passion, il l'avait eu tout gosse et que dès qu'il le pouvait, il admirait les fauves dans les zoos.

Beaucoup plus tard, à son restaurant, les gens du cirque venaient lui demander de la viande pour les animaux.

Et c'est ainsi qu'un jour la rencontre se produisit avec un adorable lionceau de quelques semaines qui fût baptisé SIMBA.

Tout le monde était content, le nouveau maître, Michel, et les gens du cirque contents de se débarrasser d'un pensionnaire glouton.

Il faut dire que les lions se reproduisent tous les six mois et la progression devient rapidement problématique.

De 500 grammes à la naissance SIMBA pesait 5 kilos à l'âge de 2/3 mois. Il se laissait porter, caresser.

Une grande cage est installée dans le jardin. Elle est agrandie au fur et à mesure que le poids et le volume augmentent. A l'âge de 2 ans 100 à 120 kgs de muscles. SIMBA qui paraît pataud, endormi, est capable de faire un bond de 4 mètres, sans prendre d'élan.

Mais auparavant, vers l'âge de 1 an quelques cris indistincts s'échappent du jardin de cette ravissante maison de SEIGNOSSE - car le « LION D'HOSSEGOR » demeure en réalité à la limite de la commune- Les voisins s'interrogent, posent des questions: « vous n'avez pas un chameau ? » ou bien « je pense que vous devez avoir un cochon chez vous ? » « cette nuit j'ai fait un drôle de rêve, j'ai cru entendre un lion. Non Madame, vous n'avez pas rêvé ».

Des plaintes sont déposées, le Procureur de la République est saisi. Les ennuis commencent. On vient chercher le gêneur, et à coup de bâtons, de barre de fer on le fait rentrer dans une cage pour l'amener dans un zoo, où il s'ennuie pendant 40 jours. Son maître s'ennuie aussi mais Il se débat: Préfet, douanes vétérinaires, gendarmes, avocats..... Beaucoup de demandes et en prime l'acquisition d'une lionne: SAMBA, pour conjurer le mauvais sort sans doute.

Et enfin c'est le retour. Comme un chien SIMBA rentre dans sa cage car son maître lui a dit : « allez viens, on rentre à la maison » Pas besoin de gourdins, de barre de fer.

Lorsque le vent est favorable, nous l'entendons parfois rugir le matin ou le soir à des heures assez régulières. Et à la question: « pourquoi rugit-il ? Il a faim ? Il s'ennuie ? Pas du tout, répond Michel. Il est « le LION », le ROI, il annonce à la forêt qu'il va s'endormir, ou qu'il vient de se réveiller. Mais avant tout, il faut savoir que le Lion n'est pas seulement le roi des animaux. Il est le roi des fainéants. Il passe son temps à dormir et à manger. Il est le dominant. Dans la vie de tous les jours, dans son environnement habituel ce sont les femelles qui chassent les proies. Il mange ce qui l'intéresse et les restes sont bons pour les femelles et pour les petits ».

Le jour des présentations, le Roi en question n'a pas daigné se lever pour venir nous regarder de plus prêt. Quant à SAMBA, la femelle, elle est venue manger une crème au caramel que son maître lui tendait. Les dents sont impressionnantes et pourtant Michel ne craint pas de donner ses doigts à lécher à cette langue râpeuse. Par contre, lorsque je me suis approché- au travers du grillage! - de cette magnifique bête au pelage somptueux, elle s'est dressée debout sur les pattes de derrière. Je pense qu'elle aurait bien aimé goûter à ce petit retraité d'AF. Histoire de voir.

Michel appelle cette bête splendide qui accourt pour se faire caresser et câliner.

Par contre, lorsque j'avance ma main, je vois arriver comme un éclair son énorme patte aux griffes acérées au travers d'une maille du grillage.

J'ai beau lui dire: « alors c'est Tonton Louis qui vient te dire bonjour ». Ca ne marche pas. Ca déclenche seulement un léger « retroussis » des babines.

Lorsque le vétérinaire a prescrit pour SIMBA, le Roi, un médicament sous forme de granulés, il a ajouté « vous n'arriverez pas à les lui faire absorber. Il va les recracher ». Pas du tout. Michel s'assoit à côté de lui et lui parle gentiment après avoir mélangé le médicament à un yaourt sucré. Il le fait manger à la petite cuillère pendant que le patient grogne doucement.

Un dialogue s'établit : « je le sais que tu n'aimes pas ça, mais c'est pour ton bien » Et le patient grogne à nouveau. Doucement.

Avec ce couple de Lions, Michel vit le rêve de sa vie. Il est parfaitement heureux, mais aussi en veille constante. Parler, Regarder dans les yeux. Etre le dominant. Ne jamais tourner le dos. Toujours refermer les portes, les sas. Observer les signes qui sont un éventuel danger. Car les fauves donnent des alertes lorsqu'ils ne veulent pas être dérangés. Ils peuvent devenir agressifs. Les gênes sont toujours là.

Et pourtant jamais de fouet, de bâton lorsqu'il rentre dans la cage.

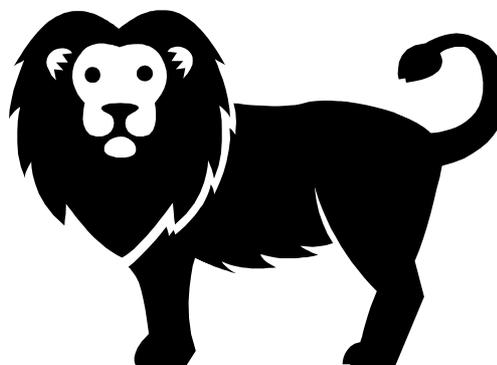
J'ai posé une dernière question: « vous n'avez jamais envisagé d'avoir une arme sur vous, car vous êtes seul dans la cage et souvent il n'y a personne dans la maison ? Je ne fais pas de dressage, je ne brutalise pas. Si vous regardez les cages d'un cirque ou d'un zoo, les animaux tournent en rond, cherchent la sortie. Ici, ils ne bougent pas. Ils sont paisibles, couchés. Si ça ne marchait pas comme ça, je me consacrerai à l'élevage d'un poisson rouge.

Françoise et Louis Raynal

SAMBA

ET

SIMBA



## Michel Rétif nous transmet le document ci-dessous.

Nous le diffusons avec l'accord de son auteur.

A cette occasion nous vous rappelons que le 16 octobre 1952, le Chef Pilote Jacques Guignard, assisté de Michel Rétif ont effectué le premier vol du **Vautour 001** à Melun Villaroche.

# JEAN-CLAUDE WANNER

Il a fait Polytechnique, promotion 1950. Son père avait fait Polytechnique, promotion 1925. Il espérait avoir un fils qui fasse la promotion 75, mais, « Ça a raté », explique-t-il en riant, car lui n'a eu que des filles « à une époque où Polytechnique n'admettait pas le sexe dit faible ». Jean-Claude Wanner, ingénieur d'essais en vol, bien connu pour sa faconde dans le milieu des colloques aéronautiques, est un homme d'esprit. Avec lui, les choses les plus surprenantes coulent de source et il aime à plaisanter de tout.

**Un père anti-casse.** Né avec un bicorne sur la tête et influencé par la carrière riche en rebondissements d'un père ingénieur du génie maritime dans l'Aéronavale, Jean-Claude Wanner se souvient d'avoir assisté, à l'âge de six ans, à un dîner réunissant pilotes et commandants de la Royale, et d'avoir attrapé ce soir-là ce qu'on appelle la vocation.

Son père s'occupait en effet des hydravions basés à Biscarrosse et Jean-Claude Wanner se souvient dès Laté 531 et 631 et des essais du plus gros avion du monde à l'époque, le « Lieutenant de Vaisseau Paris », qui faisait quarante tonnes, ainsi que des essais d'appontage sur le porte-avions « Béarn ».

Pour l'anecdote à ranger dans la boîte aux souvenirs farfelus, les aventures mémorables de son propre père lors des essais d'un géant des années trente. « Cet avion avait une fâcheuse habitude, celle de perdre sa queue en vol. On avait installé mon père dans la queue avec un parachute pour observer ce qui se passait. Ce der-

nier effectua cinquante heures d'essais, pendant lesquelles il ne se passa rien. Au bout de ces cinquante heures, il descendit de l'avion qui redécolla aussitôt et perdit sa queue... C'était un phénomène de flottement d'empennage. Quand mon père était à bord, cela faisait une masse additionnelle qui supprimait le problème ». Aujourd'hui, Jean-Claude Wanner sourit encore en énonçant la solution technique de l'énigme. Nul doute que ces souvenirs cocasses de la carrière d'un père anti-casse



*« On s'est payé une minute et quart de vrille. Mon boulot, c'était de surveiller l'altitude. On a commencé la vrille à 23 000 pieds et à 15 000 pieds... »*

ont largement contribué à déclencher la passion d'un métier qu'il a exercé avec humour et sérieux.

Prédestiné au métier d'ingénieur d'essais, c'est à sa sortie de l'X qu'il opte pour le corps des ingénieurs de l'Air. Il fait donc son pilotage à Villacoublay, avant d'être envoyé à l'École militaire de transports d'Avord où il obtient son brevet de pilote militaire au mois d'août 1953. « Alors là, j'en ai bavé... Au lieu de deux ans, j'ai fait six mois intensifs. J'étais ni plus, ni moins doué que le pékin moyen, mais j'avais tout juste deux heures de vol

sans visibilité sur Stampe et je me suis retrouvé sur le Dassault 312 « Flamand », bimoteur assez rond avec double empennage arrière, et pesant une dizaine de tonnes. Il a fallu que je m'accroche ».

**Major de l'éjection.** Pour apprendre le métier d'ingénieur aéronautique, il s'inscrit à Sup Aéro à la sortie de Polytechnique et en sort diplômé en 1955 pour entrer au Centre d'essais en vol (CEV) de Bretigny, section Moteurs. Là, le baptême du feu ne se fait pas attendre. C'est en mai 1956 que Jean-Claude Wanner, jeune ingénieur d'essais devient le premier ingénieur d'essais au monde à avoir sauté en vol avec un siège éjectable! C'est au cours d'un vol d'exploration à basse vitesse du prototype du « Vautour » qu'il découvre les joies de l'éjection. Ces essais avaient été confiés au CEV par le ministre de la Défense de l'époque, qui était impatient de connaître le comportement des premiers avions à ailes en flèche assez prononcée à basse vitesse. Comme l'explique aujourd'hui minutieusement notre expert, à basse vitesse, il y avait décrochage des extrémités de voilure, ce qui conduisait à un couple cabreur brutal, une inversion de stabilité, produisant de ce fait une rotation en vrille dont il était difficile de sortir. C'était la grande première d'un phénomène identifié par

la suite et appelé « deep stall » ou décrochage profond.

« On s'est payé une minute et quart de vrille. Mon boulot, c'était de surveiller l'altitude, se rappelle Jean-Claude Wanner. On a commencé la vrille à 23 000 pieds et à 15 000 pieds, j'ai rappelé le pilote, René Bigand, ancien chef-pilote de chez Dassault... Il m'a dit « Rappelle-moi à 10 000 », ce que j'ai fait et là il a donné l'ordre d'éjection ». A l'époque, comme les ingénieurs avaient déclaré que les automatismes n'étaient pas sûrs, les sièges éjectables étaient entièrement manuels. Il ne fallait pas moins de cinq opérations pour larguer la verrière, de préférence dans le bon ordre. L'opération la plus délicate consistait à donner un coup de poing dans la verrière et à aller chercher une poignée au-dessus de sa tête, ce qui n'est guère chose aisée lorsqu'on est centrifugé en vrille. Après quoi, il fallait tirer la cartouche qui éjectait le pilote avec 25 G d'accélération. « Comme ma mère ne m'avait pas calculé à 25 G, plaisante Wanner, je me suis pété une vertèbre et je me suis évanoui ».

Vite revenu à lui, il doit se préoccuper d'actionner le dispositif mis en place pour assurer sa survie : tourner la poignée ventrale d'un quart de tour pour libérer le siège, rejeter les sangles, repousser le siège avec les pieds, aller chercher la poignée rouge du parachute et tirer un grand coup afin que le parachute s'ouvre. Comme dans une simulation ou dans un cauchemar, l'ingénieur d'essais n'a pas gardé en mémoire le scénario de tous ces gestes. « Je me suis réveillé, du vent dans le visage, assis sur le siège éjectable, en train de tournicoter. J'ai regardé entre mes pieds et j'ai vu l'avion qui continuait à vriller. Je me suis dit, je prendrais bien un petit coup d'oxygène, et puis je me suis ravisé... J'ai retiré mon masque et j'ai regardé vers le bas. J'ai vu l'avion qui avait percuté et qui brûlait. Je me suis dit, je ne vais quand même pas tomber là dedans... J'ai tiré sur les suspentes pour tenter de modifier la trajectoire de mon parachute qui descendait à 10 m/s et j'ai vu mon siège qui passait, puis la verrière, et juste en dessous de moi, alors que j'avais sauté le premier, mon pilote Bigand ». Quelques quarante ans plus tard, ces moments intenses qui vous font accéder aux limites, sont restés gravés dans sa mémoire.

Aujourd'hui, il se souvient qu'à l'époque, la charmante demoiselle qu'il fréquentait, aujourd'hui sa femme Nicole, avait évoqué une des répliques de la pièce de Jules Roy, « Les Cyclones » : « Quand ça barde dans le ciel, je ferais mieux d'être terrassier ». Il avait promis à sa belle de lui dire ce qu'il éprouvait, si un jour ça bardait pour lui. La réponse était évidente, suspendu entre ciel et terre au bout de son parachute, il avait pensé qu'une fois rentré de cette mission, il lui demanderait de l'épouser. Reste que notre jeune ingénieur parachuté a fini par dériver et par tomber à l'ombre d'un pommier ironique venu lui rappeler la gravité, cette chute mal amortie par une combinaison anti-G ultralégère lui vaut une deuxième vertèbre cassée et une certaine raideur dans le maintien en dépit de sa naturelle bonhomie.

Après avoir passé six mois à l'hôpital, il réintègre le Centre d'essais en vol où, grâce à cette éjection heureuse, il n'est plus considéré comme un débutant. Il passe dix ans au CEV avant de se retrouver ingénieur d'essais à l'École du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER), puis à Istres au poste de sous-directeur technique. C'était l'époque où on mettait au point les Mirage III et Etendard, le Breguet Atlantique et la fin des essais de la Caravelle. Il se retrouve à la section des études générales, chargée des avant-projets, des essais de structure en soufflerie. Il a l'occasion de suivre à la même époque les projets d'avions militaires qui, selon ses termes, « ont tous foiré sauf le Jaguar ». Le plus marquant pour lui c'est sans doute le suivi de la Super Caravelle, devenu Concorde et puis de l'Aérobis devenu Airbus. C'est à lui qu'incombe la lourde charge d'élaborer le règlement de la qualité de vol du Concorde – règles de sécurité pour la qualification des avions.

**Révolution dans les essais.** « Pendant très longtemps, ce règlement, c'était les règles de l'art. Il reposait sur une étude seulement, qui était la panne moteur au décollage, car c'était le seul système qui tombe en panne en mettant en cause les règles de sécurité. Mais il y avait des tas d'autres systèmes qui mettaient en cause la sécurité en cas de panne... J'ai donc été amené à introduire la notion de probabilité et à montrer que, lorsqu'on faisait la

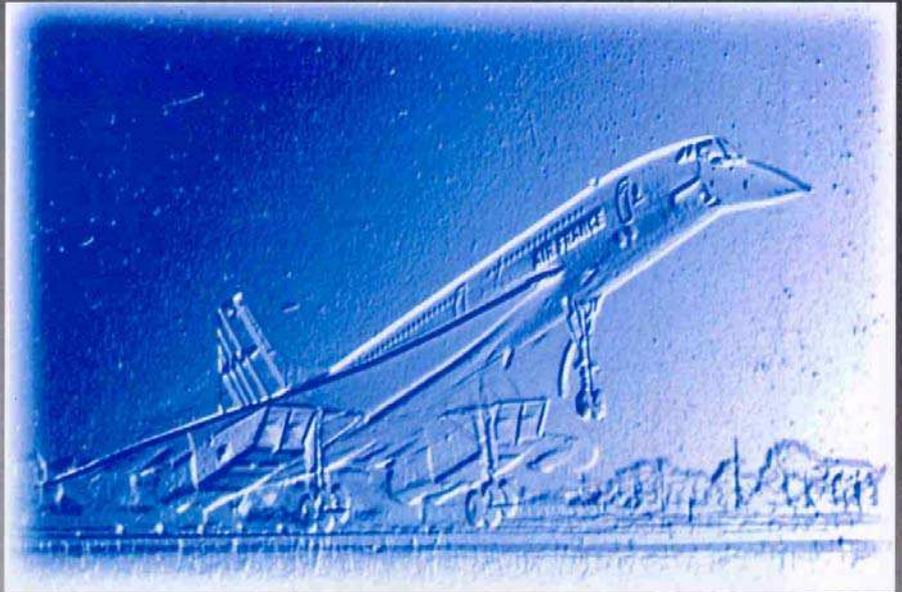
certification d'un avion, on ne jurait pas en crachant par terre que l'avion n'aurait pas d'accident. On jurait que la probabilité d'accidents était raisonnablement faible et c'est ce qu'on appelle désormais la certification probabiliste ».

Pour mémoire, rappelons que le Concorde a eu des incidents et que les seuls systèmes qui aient donné des soucis, au moment de la mise au point du prototype, sont les systèmes classiques, ce qui a nécessité des dépenses énormes de matière grise et de sous. « Actuellement, explique notre expert, la probabilité d'accidents est telle qu'il y a vingt-quatre accidents aériens mondiaux par an. Ce chiffre n'a pas bougé depuis quarante ans, or le parc a considérablement augmenté, le nombre de kilomètres a été multiplié par 1 000 puis 10 000.

Par vocation et par intuition de chercheur, Jean-Claude Wanner s'est peu à peu passionné pour les facteurs humains. Il est devenu spécialiste, consultant et détecteur de pièges. Cette étude des pièges à éviter, partant de l'aéronautique, il l'a élargie et extrapolée à tous les autres types de transports. Depuis l'arrivée des postes de pilotage de type « fly by wire », il est clair qu'il n'y a plus besoin de bonshommes de type Mermoz au poste de pilotage, le problème c'est que psychologiquement, il y a beaucoup de pilotes de ligne qui regrettent ce temps-là.

« Par ailleurs, au sein même de la corporation des ingénieurs de vol, il y a ceux, comme Bernard Ziegler, qui disent qu'il faut adapter les bonshommes au poste de pilotage. Moi je dis qu'il faut adapter le poste de pilotage aux bonshommes. Je crois en fait que nous avons raison tous les deux. Au début, il faut adapter le poste aux bonshommes et après il faut former sérieusement les pilotes à ces nouveaux cockpits ». Curieusement, et d'après les études menées par les statisticiens, les pilotes de ligne « anciens » s'adaptent mieux que ceux qui ont une quarantaine d'années, parce que les plus « anciens » étaient habitués à changer souvent de machines...

Anne GAYET



# PRIX REUSSITE 2001



Association Aéronautique  
et Astronautique de France

TOULOUSE

le 19 décembre 2002

## Invitation A.P.CO.S

**Michel Scheller**  
Président de l'AAAF

**Philippe Douste - Blazy**  
Député-Maire de Toulouse

**Guy Destarac**  
Président du groupe régional  
Toulouse-Midi-Pyrénées de l'AAAF

ont le plaisir de vous inviter  
à la remise du  
**"Prix Réussite 2001"**

Ce prix récompense les équipes qui ont contribué  
au succès de la reprise des vols de Concorde.

La cérémonie se déroulera  
le **jeudi 19 décembre à 16h30** au Capitole,  
Salle des Illustres et sera suivie d'un cocktail.

## Le "Prix Réussite 2001"

L'Association Aéronautique et Astronautique de France (AAAF) a attribué son Prix Réussite 2001 aux équipes des constructeurs et des compagnies aériennes qui ont contribué à la reprise des vols de Concorde après la suspension du certificat de navigabilité du 16 août 2000.

En effet, très rapidement après l'accident une équipe s'est constituée, comportant des ingénieurs en activité d'Airbus France et Airbus UK, mais aussi des retraités anciens du programme. Cette équipe a d'abord travaillé en support du BEA pour retrouver la chronologie de l'accident et fournir les éléments techniques permettant d'expliquer les différents événements. A partir du moment où l'hypothèse la plus probable sur les causes de la perte de la machine a été connue, il a fallu imaginer les modifications pour qu'elles ne se reproduisent pas. Un gros travail d'études de simulation et d'essais a été effectué pour expliquer la rupture du fond de réservoir. Un nouveau pneu a été défini par la société Michelin dans un temps record. Les constructeurs ont proposé de renforcer les fonds de réservoir au moyen de « liners » fabriqués par la société Zodiac.

Pendant toute cette période, les deux compagnies aériennes n'ont jamais perdu espoir et dès que les équipements et les kits de modification ont été disponibles elles les ont appliqués à leurs avions afin de reprendre les vols au plus tôt.

Ce prix récompense le succès de cette opération, la ténacité et le courage des personnels qui n'ont pas hésité à se replonger sur des définitions et des outils datant des années 70, et qui ont su lutter pour maintenir en vie ce programme gravement en danger.

### Equipes honorées :

Pour le Royaume Uni		Pour la France	
• AIRBUS UK représenté par	M. Jeff JUPP	• AIRBUS France représenté par	M. Daniel DEVILLER et M. Henri PERRIER
• BRITISH AIRWAYS représenté par	Capt. Mike BANNISTER et Capt. Claud FREEMAN	• AIR FRANCE représenté par	Cdt. Edgar CHILLAUD et M. Hervé PAGE
• ROLLS ROYCE représenté par	Mme. Bellinda SWAIN	• MICHELIN représenté par	M. Jean COURATIER
		• ZODIAC représenté par	M. Michel ROUSSEL

## La Résurrection de Concorde

Le 25 Juillet 2000, le Concorde d'Air France, vol 4590 à destination de New-York s'écrasait 2 minutes après son décollage faisant 113 victimes dont 109 passagers et membres d'équipage et 4 personnes au sol. Les vols d'Air France sont alors suspendus, le 16 Août, les autorités françaises et britanniques suspendaient le certificat de navigabilité.

Le 5 septembre 2001, la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile, F) et la CAA (Civil Aviation Authority, GB) émettaient une consigne de navigabilité énonçant les actions nécessaires pour que soit levée la suspension.

Le 7 novembre 2001 à 10h 30, le premier avion Concorde d'Air France décollait de Roissy pour la reprise de l'exploitation commerciale.

### **Actions et Modifications mises en œuvre pour permettre le reprise des vols:**

Les travaux menés par les constructeurs Airbus France et Airbus UK, par les autorités françaises et britanniques, les compagnies aériennes Air France et British Airways, ont eu pour objectif d'abord de comprendre le mécanisme de l'accident, ensuite de définir les modifications permettant d'éviter qu'il se reproduise.

L'enquête du BEA établi que c'était l'éclatement d'un pneu, dû à une lamelle métallique sur la piste qui était à l'origine de l'accident. Le choc des débris de pneus sur le réservoir a provoqué une fuite massive de carburant, cette fuite massive de carburant a pris feu, ce feu violent est à l'origine de la perte de contrôle de l'appareil.

Sur la base de ces éléments, les constructeurs Airbus France et Airbus UK ont établi un ensemble de modifications dans le but de lutter contre l'évènement source, l'éclatement du pneu, et d'en limiter les effets :

- Des pneumatiques nouveaux : Michelin a développé un pneu dit NZG (Near Zero Growth), plus résistant et, en cas d'éclatement, les débris sont de masse très inférieure à celle de ceux des pneus conventionnels ;
- Installation à l'intérieur des réservoirs d'une protection en matériau souple type « liner » dont l'objectif est de limiter l'importance de la fuite de carburant en cas d'endommagement de la structure par de débris.
- Pour éliminer les risques d'allumage du feu par un court circuit électrique dans la zone du puits de train d'atterrissage, les câblages ont été renforcés par un blindage résistant aux impacts et les ventilateurs de frein seront mis hors tension au décollage par l'équipage .



## Y aura t'il un successeur pour le Concorde ?



*Article provenant du site Internet  
Concorde-jet.com dont  
nous vous recommandons la visite.  
Diffusion avec l'autorisation de l'auteur  
- David Trébosc -*

**C**ette question, nombre de gens se la posent. Concorde a maintenant un âge avancé, mais il est toujours là. Le dramatique accident de Gonesse, avec ces 113 victimes, ne saurait faire oublier qu'il n'y a pas de concurrent ou d'avion équivalent au Concorde.

Les événements de juillet 2000 ont permis de remettre un peu à plat l'ensemble des informations dont on disposait sur Concorde :

- Oui, Concorde est rentable. Plus chez British Airways qui 'use' ces Concorde que chez Air France qui les 'conserve',
- Oui, Concorde est un avion délicat qui demande de l'attention et des procédures que les autres ne nécessitent pas. Mais une Ferrari est-elle traitée comme une Lada ?
- Oui, Concorde reste un moyen de transport réservé au plus riches,
- Oui, Concorde fait rêver des millions de personnes dont je fais partie,
- Oui, Concorde reste un prestige et un patrimoine pour la France et l'Angleterre.

Mais surtout, et c'est le but de cette partie du site, Concorde a été en avance et le restera. Bien sûr, il est bruyant par rapport aux avions d'aujourd'hui, bien sûr il consomme plus que les autres avions, mais il va 2,5 fois plus vite, bien sûr il vole peu.

Mais Concorde n'a pas de remplaçant réel, seulement des projets futuristes dans des bureaux d'études. Tachons de faire le point sur le futur.

### LES SUCCESEURS:

#### **Le plus récent : Boeing**

En mai 2001, Boeing présente un projet d'avion 'presque' supersonique. Un Concorde " Canada Dry ". Cela ressemble à un Concorde, mais c'est loin d'en être un !

Le 20XX (Sonic Cruiser) de Boeing (qui volera en dessous du Mach, seulement 20% plus vite que les avions actuels) est t'il seulement une riposte à l'A380 lancé par Airbus ?

Cet avion de 175 à 250 passagers volera plus haut que les avions actuels et permettra de gagner une heure tous les 3000 miles. Sa forme futuriste avec ses ailes en Delta ne lui permettrait pas d'être efficace en vol subsonique. Les ailes deltas sont normalement pour le vol supersonique mais son énorme fuselage est fait pour les vols subsoniques.

S'agit-il encore d'un gros coup de pub dans le genre du B 707 lors du projet Concorde ?



#### **Le plus vraisemblable: Le jet d'affaires supersonique**

Le concept de l'avion d'affaires supersonique est légèrement différent de celui d'un éventuel successeur de Concorde : il s'agirait de jets de 8 ou 10 places capables de voler à une vitesse supersonique.

L'avionneur français Dassault a un projet d'avion d'affaires supersonique, à base d'avion d'affaire 10/15 personnes. Lockheed fait de même avec Gulfstream et ont déjà mené une première étude commune de faisabilité d'un jet d'affaires supersonique.

Le marché est évalué à 200 ou 300 appareils pour un prix unitaire d'environ 80 millions de dollars.

Le constructeur américain Gulfstream espère construire un prototype d'un jet d'affaire supersonique vers 2005, avec une date de commercialisation vers 2010.

D'une manière générale, les ingénieurs se concentrent toujours sur le même problème : réduire le bang supersonique, la clef pour pouvoir survoler au dessus des continents (Concorde ne vole à vitesse supersonique qu'au dessus de la mer).

## **L'outsider : EADS et ATSF**

En Mars 2001, EADS s'occupait peu du projet " successeur Concorde ". Un petit groupe de personnes (10 en France et 10 en Europe) sont associées au projet, EADS se focalisant surtout sur l'A380. Il y a cependant des études et une préoccupation de donner un successeur au Concorde.

Dominique Gentilli (*responsable avant-projet chez EADS*) a indiqué qu'il n'y aurait pas de mise en service avant 20/25 ans, les études n'ayant pas encore réellement commencé !

Le marché pour un successeur de Concorde est estimé à 500 ou 1.000 appareils à l'horizon 2020, le coût d'un tel programme étant de 15 milliards de dollars, selon EADS.

### Spécifications:

Concorde : 100 places / 6 000 km / Mach 2

Concept ATSF : 200 places / 10 000 km / Mach 2

Avec trois classes pour un billet 20% plus cher seulement.

Par contre, l'option Mach 2,4 n'a pas été choisie car il y a trop d'échauffement de structure. Il y a même une possibilité de réduire à Mach 1,6 pour utiliser des matériaux d'avions subsoniques.

### Les trois axes d'études principaux :

Bang : Plutôt que de l'éliminer en adoptant des formes géométriques inédites, les études essayent de réduire le bang au maximum pour essayer de faire revoir la législation.

Emission de gaz: NOx ou vapeur d'eau

Etude pour savoir en fonction de la flotte, des itinéraires, l'endroit où ces gaz seraient produits et leur concentration, pour voir s'il y a un impact sur l'environnement.

Bruit approche : L'objectif est de réduire ce bruit au même niveau que pour les avions subsoniques. C'est le plus gros problème. Les études se concentrent là dessus.

## **CONCLUSION:**

Concorde cessera son activité en 2005/2010/2015 (les chiffres évoluent constamment) et il est impossible qu'un supersonique soit réalisé pour le remplacer avant cette date.

Les USA indiquent ne plus travailler dessus le programme, mais la NASA et ces fonds secrets servent peut-être quand même. On rappellera pour ceux qui l'ignoraient l'importance (il est vrai mal connue, et pour cause...) des dépenses civiles et militaires du gouvernement américain allant abonder les budgets de l'industrie dans le secteur aéro-spatial

Le gouvernement Français a lancé en mai 2001 un 2e appel à propositions supersonique ([Cliquez pour plus d'informations](#)). Mais les sommes impliquées sont loin de ce qu'elles devraient être.

Du côté des avions hypersoniques, on est dans la science fiction pour l'instant, toutes les difficultés (*bruit, conso, échauffement, ...*) étant multiplié par x. On verra sans doute des chasseurs, mais il faudra attendre longtemps pour que le système soit pour le transport de passagers (*voir article en fin de page*).

Alors combien de temps sans successeurs ?

## **PROJET HYPERSONIQUE**

Samedi 2 juin 2001 (AFP) - Echec du premier essai samedi de l'avion expérimental sans pilote X-43. Même si la recherche sur le vol hypersonique est un domaine à très haut risque qui n'en est qu'à ses débuts, c'est un gros coup pour la NASA.

La fusée d'appoint Pegasus XL, lâchée à partir d'un bombardier B-52 au-dessus de l'océan Pacifique, et qui devait emporter le X-43 en haute altitude pour un vol historique à sept fois la vitesse du son (Mach 7 ou 7.700 km/h), a dû être détruite en vol, après avoir quitté sa trajectoire et viré de manière incontrôlée.

Après plus de cinq années de mise au point et plus de 600 essais au sol réalisés en soufflerie, ce test grandeur nature devait être l'occasion de vérifier les performances en vol du premier "scramjet", un moteur révolutionnaire capable de propulser le X-43 à des vitesses pouvant aller jusqu'à dix fois la vitesse du son (Mach 10 ou 11.000 km/h).

Deux autres essais sont prévus dans le cadre du programme Hyper-X, d'un coût total de 185 millions de dollars: l'un cet hiver, l'autre à la fin de 2002.

Le X-43 représente l'aboutissement de 20 ans de recherches dans la technologie dite "scramjet" (Supersonic Combustible Ramjet), fondée sur le principe de la propulsion par statoréacteur à combustion supersonique.

## **DECES de Casimir-Edouard LAFONT et de Claude LENSEIGNE**

Ce sont deux amis Apcosiens qui viennent de disparaître.

Dans notre prochain numéro d'octobre nous insérerons, pour chacun, un article écrit par des personnes qui les ont très bien connus.

Avec ses amitiés, l'A.P.CO.S adresse à leurs familles et à tous leurs proches, ses sincères condoléances.



Madame Madeleine LAFONT,  
Monsieur et Madame Jean-Louis LAFONT et leur fille,  
Madame Paulette CARRERE,  
Monsieur et Madame Christian CARRERE et leurs enfants,  
Monsieur et Madame Thierry CARRERE et leurs fils,  
Les familles BOUCHE, ROUGÉ, VERGÉ,

*très touchés par les marques de sympathie que vous leur avez témoignées  
lors du décès de*

**Monsieur Casimir-Edouard LAFONT**

*vous prie de trouver ici l'expression de leurs sincères remerciements.*

Souvenirs..souvenirs...

Aérospatiale BAC Concorde F-WTSA au Décollage





## **La Vie du Secteur Concorde (OA-OV)**

### **Exploitation :**

La reprise en fréquence 7/7 n'est pas prévue avant, au mieux l'été 2003. Toujours JFK en 5/7 pour le moment.

Il est fait environ une boucle par mois surtout pour le compte d'AIR LOISIRS SERVICES.

### **Stages de qualification :**

Le Q37 composé de : CDB RAMON Jacky  
OPL MILLIERE Jean-Marc  
OMN COULOMBEL Serge  
et

Le Q38 composé de : CDB FREMONT Gilles  
OPL TRONCHE Michel

sont lâchés en Ligne

Le Q39 composé de : CDB Jean Claude LEOPOLDDES  
CDB Bernard ROBERT

débuté fin novembre 2002 fera son Vol Hors Ligne la semaine n°15 d'avril (du7au12) à Châteauroux

### **Fin de carrière :**

Les prochains retraités 2003 seront:

CDB Jean PRUNIN fin février

CDB Michel RIO fin mars

CDB Jean ROSSIGNOL fin mai

OMN Lucien SCHWALLER fin juillet

CDB Henri-Gilles FOURNIER fin septembre

### **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://www.concorde-jet.com/f_index.php)  
<http://membres.lycos.fr/clubconcorde/cadre2-fr.htm>

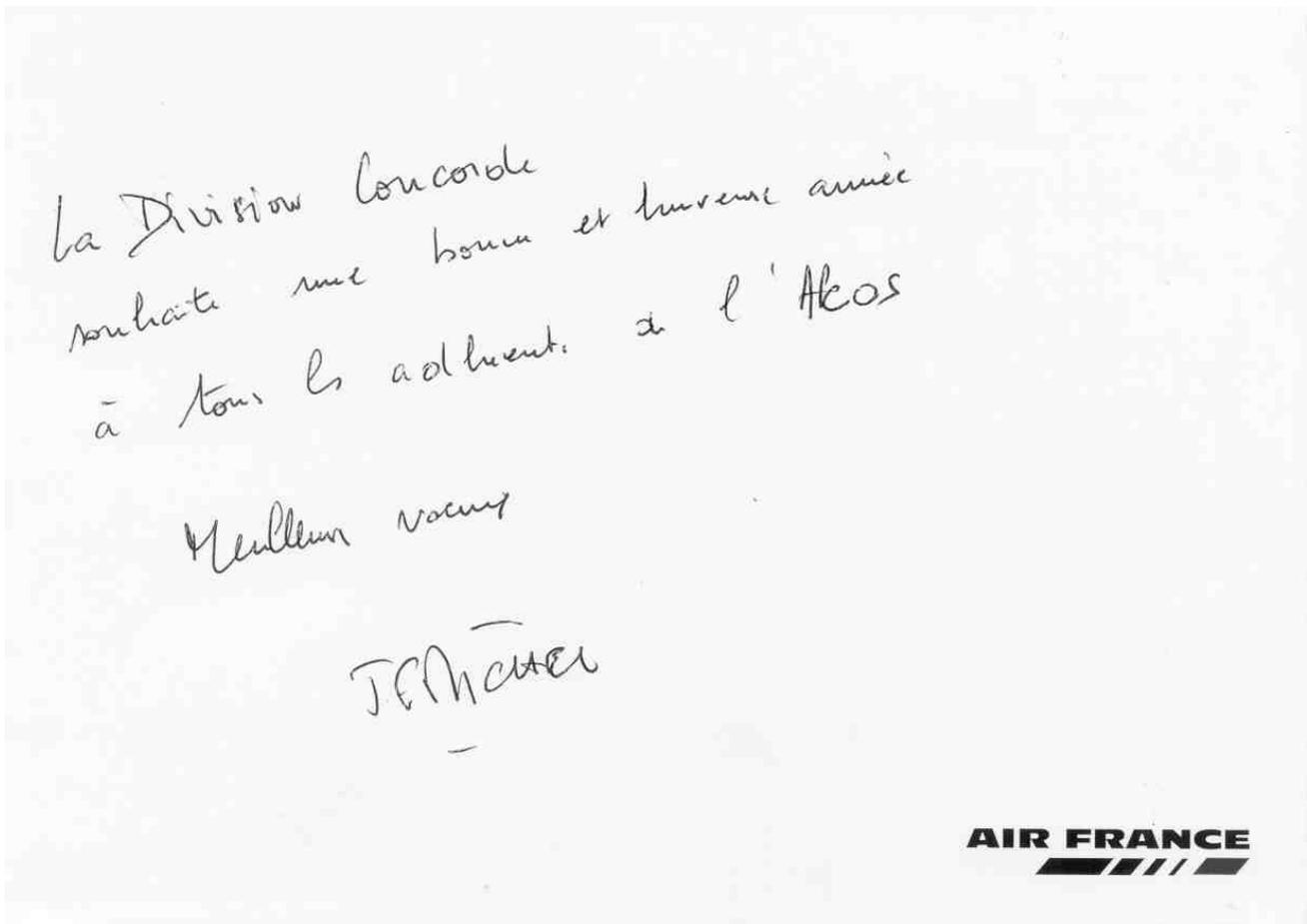
Musée de l'Air et de l'Espace : <http://www.mae.org/>  
Site Perso. de Jean Louis Châtelain <http://pro.wanadoo.fr/apremont/>

(Officier de Sécurité des Vols au Secteur Concorde)

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

H.Michaut le 21 février 2003

## Les Bons Vœux Du Secteur Concorde



Merci



# Air Loisirs Services

*L'aviation passion de Michel Thorigny et son équipe*

*Michel est devenu Apcosien depuis quelques mois*

*Il peut être contacté au 03 80 36 90 25 ou*

*par e-mail : [air.loisirs@wanadoo.fr](mailto:air.loisirs@wanadoo.fr)*

*Son site Internet : [www.air-loisirs-services.fr](http://www.air-loisirs-services.fr)*

## **BOUCLES SUPERSONIQUES**

### **CONCORDE 2003**

**TARIF : 1550 EUROS**

#### **DATES : Les Samedis**

**01 mars**

**19 avril**

**03 mai**

**07 juin**

**28 juin**

**20 septembre**

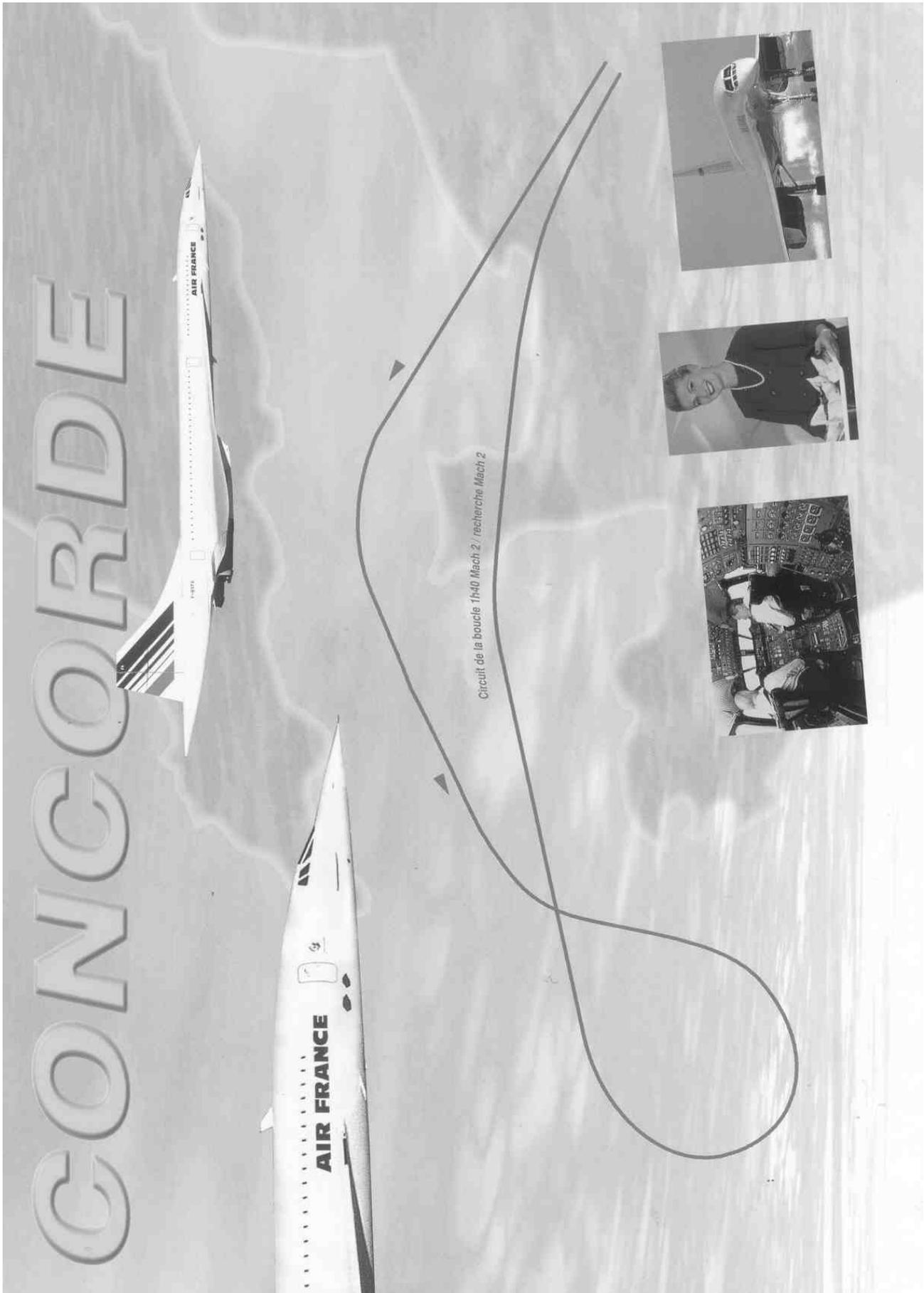
**27 septembre**

*"Conditions spéciales aux Apcosiens, à leur famille et amis.*

*Contactez Michel pour plus de précisions.*

24 RUE DES VIGNES - 21600 OUGES - TEL. 03 80 36 90 25 - FAX 03 80 36 90 89

SIRET 327 916 581 00041





*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](mailto: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

