

N° 26 octobre 2003

mach **2.02**

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

ADIEU MON BEL OISEAU.....





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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Pour les essais

Pierre Boliet
André Chaumeton
Claude Durand
Claude Herpin
Henri Perrier
Michel Rétif

Pour la ligne

Philippe Girard
Gilbert Barbaroux
Pierrette Cathala
Roger Cathodeau
René Duguet
Madeleine Fournier

Pour le personnel au sol

Gabriel Aupetit
Pierre Louis Breil
Jean Pierre Caillaud
Jean Claude Caplot
Bernard Combelles
Bernard Lapierre

Pierre Grange
J.Paul Le Moël
Raymond Machavoine
Nicole Meneuveux
Hubert Michaut
Claude Poulain
Henri Ranty
Jacques Schwartz

COMPOSITION DU BUREAU

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
Gilbert Barbaroux
Secrétaire :
Secrétaire Adjoint :
Trésorier : Gilbert Barbaroux
Trésoriers Adjoints : Pierrette Cathala
Hubert Michaut

LISTE DES COMMISSIONS

Commission des statuts

H.Ranty-André Barbaroux-Martine Camuzeaux

Commission des activités culturelles

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

Commission technique

G.Aupetit-R.Machavoine-H.Protin

Commission des communications et des relations extérieures

Annick Moyal-Martine Taillandier-N.Meneuveux-
M.Fournier

Commission informatique

G.Barbaroux-R.Duguet-H.Michaut-C.Poulain

CHARGE DE MISSION

Suivi technique Concorde
H.Protin

Suivi opérationnel Concorde
H.Michaut

L'avenir du Supersonique
H.Perrier-R.Machavoine

L'histoire de Concorde
J.P.Le Moël

Objets publicitaires
R.Duguet-G.Barbaroux

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

	PAGES
1. SOMMAIRE .	1
2. EDITORIAL DU PRESIDENT.	2
3. PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 15 Avril 2003 .	3 à 6
4. COMPTE-RENDU FINANCIER 2002	7 à 8
5. VISITE ET VOYAGE : Genièvre Barbaroux.	9 à 14
• Arts et métiers	
• Londres	
6. ADIEU CONCORDE	15 à 42
7. SUPER CONSTELLATION NEWS: M.Diou	43 à 48
8. DECES	49 à 50
9. LA VIE DU SECTEUR DE VOL CONCORDE.	51 à 52
10. CHANGEMENTS IMPORTANTS à NOTER.	53 à 54
11. DEMANDE DE VIREMENT PERMANENT.	55 à 56
12. DEMANDE D'ADHESION.	57 à 58

EDITORIAL

Quelques jours seulement séparaient l'annonce de l'arrêt des vols Concorde, de notre Assemblée Générale. Nous étions tous abasourdis de cette nouvelle, et l'incrédulité hantait notre esprit.

Nous voulions faire quelque chose pour retourner cette décision, pour que cette mauvaise nouvelle soit annulée. La forte demande des vols spéciaux et des boucles, nous laissait croire à un report de la date du 31 mai.

Il n'en a rien été.

La lettre adressée par le bureau de l' A.P.CO.S au Président du groupe Air France n'a pas eu de réponse écrite. Seulement un contact téléphonique avec le cabinet du Président accusant réception de cette lettre; au cours de ce contact, notre interlocuteur nous informait des différents convoyages de Concorde vers les musées. Mais contrairement à notre demande, il nous précisait qu'aucune festivité n'était prévue.

Concorde s'est donc arrêté sans éclat, dans l'indifférence la plus complète d'Air France.

Le convoyage de l'avion destiné au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, lors de l'ouverture du Salon de l'aéronautique, le 14 juin, en présence de Monsieur le Président de la République était d'une tristesse déconcertante. Ce vol aurait dû être un moment fort, avec au moins un passage vertical piste.

Nous tous qui avons vécu cette merveilleuse aventure, réunis dans notre association, sommes là pour témoigner de la formidable réussite de Concorde.

Concorde arrêté, l'A.P.CO.S continuera à vivre avec, je l'espère, le même enthousiasme, et l'adhésion de nombreux amis rencontrés lors de ces " journées Concorde".

Philippe Girard

PS: En plus de la lettre adressée par le bureau au Président du groupe Air FRANCE, j'ai écrit à Monsieur le Secrétaire d'Etat aux transports ainsi qu'à Monsieur le Président de la République. Seul le Secrétariat de l'Elysée a accusé réception.

J'ai également co-signé un communiqué de presse transmis par l'A.F.P.

A.P.CO.S

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 15 AVRIL 2003

C'est dans le confortable salon « PANTHEON » de la maison de la Mutualité, que le Président Philippe GIRARD souhaite la bienvenue aux 33 membres de l'A.P.CO.S. présents, et les remercie de leur présence. Il déclare la séance ouverte à 10h30 et souligne que ce retard est dû au dépouillement des bulletins de vote, (comme d'habitude). Puis il passe à l'ordre du jour.

1° LE MOT DU PRESIDENT.

Avec beaucoup de tristesse le Président nous commente l'arrêt des vols CONCORDE pour le 31 mai 2003 à AIR-FRANCE, et le 31 octobre pour les Anglais. Aucune festivité particulière n'étant prévue par AIR-FRANCE alors que les Anglais vont organiser de nombreuses manifestations d'adieu dignes de notre Bel Oiseau. Des questions sont posées et beaucoup d'idées sont développées. Il demande à Mr AUPETIT et à Mr POULAIN, les seuls à avoir pu assister au discours de Monsieur SPINETTA dans les hangars CONCORDE, de bien vouloir nous faire un résumé de cette réunion. Malheureusement la sonde était si mauvaise, qu'ils n'ont pas pu nous fournir les informations que nous aurions souhaitées. Devant respecter l'ordre du jour, le Président reprend la parole.

Il nous rappelle l'importance de nos réunions à PARIS en janvier, et à TOULOUSE en octobre. Il souhaite que nous y participions de plus en plus nombreux. Il est heureux de voir un peu de sang nouveau adhérer à notre association, mais les volontaires pour venir aider "les vieux BARBICHOUX" du bureau dans leurs différentes tâches, ne se presse pas au portillon.! Il en profite pour faire appel une nouvelle fois aux bonnes volontés actives.

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

2° RAPPORT MORAL.

Malgré le choc moral qui vient de nous frapper notre association se porte toujours "Apcosement" très bien et même de mieux en mieux.

Nous comptons à ce jour 248 adhérents, soit 8 de plus que l'année dernière et sommes très heureux de constater que l'ambiance est toujours chaleureuse, et concordienne au cours de nos différentes réunions.

Malheureusement c'est avec beaucoup de TRISTESSE et de REGRETS que chaque année nous sommes obligés de nous séparer de quelques adhérents qui ne se sont pas acquittés de leurs cotisations. Nous leurs conservons notre amitié, et si un jour ils se souviennent de nous, nos portes sont toujours grandes ouvertes.

Nous avons été informés par M. WEBER que le hangar, où nous avons notre bureau doit être vidé fin juin et restitué à l'aéroport de Roissy. Il s'occupe de nous, mais ne savons pas du tout où vont se faire nos réunions. Nous vous informerons dès que nous aurons des nouvelles.

Nous savons que nous ne pourrons arrêter ce qui vient d'être décidé contre notre superbe machine, mais nous pourrons nous retrouver encore plus forts et plus nombreux au sein de notre A.P.CO.S. pour continuer à faire voler CONCORDE dans nos Cœurs.

3° RAPPORT FINANCIER.

Vous pourrez lire dans ce bulletin le compte-rendu financier pour **2002** et constater que notre situation est très confortable, malgré les oublis des uns et les erreurs des autres. Mais surtout grâce au bénévolat de tous et à la générosité des personnes qui nous aident à la réalisation de notre bulletin.

N'oubliez pas que notre association ne vit que par notre cotisation, qui est toujours de **25 Euros** exigible entre le **PREMIER JANVIER et le 31 MARS de chaque année.**

Si vous faites un prélèvement automatique, assurez-vous que vous avez bien rempli l'imprimé qui se trouve en général dans les dernières pages du bulletin, et bien adressé à votre banque.

4°/ INFOS GENERALES CONCORDE:

A ce stade de l'Assemblée notre président passe la parole à Mr THORIGNY membre associé de l'A.P.CO.S et organisateur de boucles Concorde.

C'est avec plaisir qu'il nous a annoncé que 7 boucles étaient réservées pleines jusqu'au 31 mai. Tirons-lui un coup de chapeau en passant...

Vous pourrez lire dans ce bulletin tous les articles que nous avons collationnés pour ce qui est du devenir de notre BEL OISEAU BLANC.

5°/ BULLETIN N° 26 :

Nous avons besoin de vous n'hésitez pas à nous envoyer vos articles. Tout nous intéresse; histoires, contes, poèmes, dessins, peintures, souvenirs vécus, photos, légendes, recettes, astuces etc... Nous vous rappelons que vous devez nous faire parvenir vos articles avant le **01 SEPTEMBRE pour le bulletin d'OCTOBRE et avant le 01 MARS pour celui d'AVRIL.**

Notre bulletin est ce que nous le faisons et sera ce que nous le ferons.

Merci à tous de bien vouloir nous aider, et surtout Merci à ceux qui nous aident déjà.

6° / CALENDRIER 2003. 2004. (le 23 avril 2003)

bulletin Notez le changement de lieu de réunion qui vient d'intervenir mi-septembre. Infos complémentaires en fin de

23 AVRIL REUNION BUREAU 10 H ROISSY.

06 MAI REUNION BUREAU 10H ROISSY.

20 MAI REUNION BUREAU 10H ROISSY.

30-31MAI et 01 JUIN SORTIE « L'ANGLETERRE ».

11 JUIN REUNION BUREAU 10H ROISSY

24 JUIN REUNION BUREAU 10H PARAY.

..... **VACANCES**

02 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.

16 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.

30 SEPTEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.

08 AU 13 OCTOBRE SORTIE « FLORENCE ET LA TOSCANE » .

18 OCTOBRE « REPAS TOULOUSE ».

21 OCTOBRE CONSEIL D'ADMINISTRATION 10H « LE LUTECE ».

04 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.

18 NOVEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.

25 NOVEMBRE SORTIE « CRYPTTE DE NOTRE DAME ».

02 DECEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.

16 DECEMBRE REUNION BUREAU 10H PARAY.

..... **2004**

06 JANVIER REUNION BUREAU 10H PARAY.

20 JANVIER REUNION BUREAU 10H PARAY

24 JANVIER DEJEUNER 14 ième ANNIVERSAIRE.

03 FEVRIER REUNION BUREAU 10 H PARAY.

17 FEVRIER REUNION BUREAU 10H PARAY.

24 FEVRIER CONSEIL ADMINISTRATION 10H « LE LUTECE ».

02 MARS REUNION BUREAU 10H PARAY.

16 MARS REUNION BUREAU 10H PARAY.

25 MARS SORTIE ??

06 AVRIL REUNION BUREAU 10H PARAY.

20 AVRIL REUNION BUREAU 10H PARAY.

27 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE La Maison de la MUTUALITE 10H.

Début Mai l'Andalousie

04 MAI REUNION BUREAU 10H PARAY.

18 MAI REUNION BUREAU 10H PARAY.

01 JUIN REUNION BUREAU 10H PARAY.

22 JUIN REUNION BUREAU 10H PARAY

..... **VACANCES**

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

Toutes nos réunions commencent à 10 heures avec possibilité de déjeuner au restaurant du personnel, et se termine toujours vers 16 heures suivant nos activités.

Tous les adhérents peuvent y participer et seront les bienvenus.

IMPORTANT : Veuillez nous téléphoner avant de venir. Merci.

7°/ RENOUELEMENT DU TIERS SORTANT du CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Pour les Essais: BOLLIET Pierre, CHAUMETON André

Pour le Personnel sol: CAILLAUD Jean-pierre, LAPIERRE Bernard, CAPLOT Jean-Claude

Pour la ligne:POULAIN Claude, SCHWARTZ Jacques, FOURNIER Madeleine, MICHAUT Hubert

Tous les candidats se sont représentés et ont été réélus.

Félicitations à tous.

Le vote s'est déroulé sous le contrôle de Mademoiselle et Messieurs ;

Martine CAMUZEUX, André BARBAROUX, et Claude POULAIN.

RESULTATS:

PRESENTS = 33

VOTANTS = 115

BULLETINS NULS = 21 (Cotisations pas à jour = 1 (parmi les votants). + 20 courriers arrivés entre le 16 avril et le 10 mai pour l'Assemblée du 15 avril)

VOTES EXPRIMES = 94

Il est de plus en plus regrettable de voir que sur un effectif de 248 personnes, seulement 115 ont voté et que parmi ceux-ci 20 ont envoyé leur courrier trop tard! Nous sommes vraiment désolés de voir que ce vote est encore plus décevant que celui de l'année dernière.

Nous souhaitons très sincèrement et serions vraiment très heureux qu'un effort plus important soit fait dans ce domaine. N'hésitez pas à nous faire-part de vos remarques qui pourraient améliorer la situation. Merci.

8°/ QUESTIONS DIVERSES

Q : Monsieur CAILLOU J-Claude demande s'il serait possible de faire des pendentifs Concorde.

R : *Nous allons nous renseigner, à priori rien ne nous en empêche.*

Q :Mademoiselle Nicole MENEVEUX demande s'il serait possible d'avoir un contact avec Monsieur SPINETTA Président du groupe AIR-FRANCE.

R :*Le bureau va écrire une lettre au Président (voir ci-dessous)*

Monsieur Henri PERRIER nous fait le plaisir de nous commenter les démarches anglaises au sujet de l'arrêt des CONCORDES.

L'ordre du jour étant épuisé et aucune autre question n'étant posée, Le Président remercie les membres de l'A.P.CO.S. et déclare la séance de l'Assemblée Générale close à 12 heures 30, Puis, il invite tout le monde à prendre le verre de l'amitié avant d'aller déjeuner, dans le salon ODEON de la Mutualité. Nous retournerons certainement au même endroit l'année prochaine.

Merci à tous et n'hésitez pas à venir nombreux.

Le Président

Le Secrétaire Trésorier

Philippe GIRARD

Gilbert BARBAROUX



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

Gilbert BARBAROUX 25/27, Bd. Arago 75013 PARIS
Tél: 01 45 35 55 47 E.Mail apcos.gb@wanadoo.fr

Mercredi 23 avril 2003

Monsieur le Président du groupe Air France

Monsieur le Président,

L'annonce de l'arrêt des vols Concorde a suscité au sein de notre association une profonde émotion. Nous comprenons bien les raisons invoquées amenant l'arrêt du Concorde, mais cette décision nous attriste beaucoup.

Depuis cette annonce, vous n'êtes pas sans savoir, Monsieur le Président, que le taux de remplissage sur New York a sérieusement augmenté et que plusieurs centaines de passagers sont en attente chez les professionnels spécialisés dans l'organisation des vols de la journée.

Aussi, devant cet engouement des passagers pour Concorde, nous ne comprendrions pas que ceux-ci s'arrêtent fin mai comme vous l'avez annoncé.

Nous espérons que vous reverrez cette décision d'arrêt et que Concorde continuera à voler jusqu'au 31 octobre.

Nous pensons également que vous préparez, comme l'a fait British Airways, des vols de prestige pour fêter l'arrêt de cet avion mythique, avec tout le faste qu'il mérite.

Il terminerait sa carrière en panache si lors du salon du Bourget en juin, une dernière présentation au public était réalisée, trente quatre ans après sa première participation au Bourget en 1969, l'année de son premier vol.

Quelle image de marque pour Air France et la France !

L'arrêt de vol d'un avion est toujours accompagné d'une cérémonie à la compagnie. Nous sommes certains qu'il en sera de même pour ce prestigieux avion qu'est Concorde.

Aussi, Monsieur le Président, nous voulons vous faire savoir que les professionnels de Concorde qui composent notre association seraient heureux d'être intégrés et présents lors de cette cérémonie du dernier vol.

Nous vous serions reconnaissant de bien vouloir nous indiquer, lorsque la décision sera prise, la date prévue pour cette cérémonie.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments respectueux.

Philippe GIRARD

Le Bureau,	Philippe GIRARD
Le Président	René DUGUET
Vice-Présidents	Gabriel AUPETIT
Secrétaire Trésorier	Gilbert BARBAROUX
Secrétaire adjoint	Léon FAVIEZ
Trésorière adjointe	Pierrette CATHALA
Trésorier adjoint	Hubert MICHAUT

A.P.CO.S

COMPTE-RENDU FINANCIER

Du 1er janvier au 31 décembre 2002

L'association compte à ce jour 240 personnes, dont 1 Président ,2 Membres d'Honneur, 2 Membres à vie et 11 veuves, ce qui porte le nombre de cotisants à $240 - 16 = 224$.

4 n'ont pas réglé 2000 . 2001 et 2002
5 n'ont pas réglé 2001 et 2002
18 n'ont pas réglé 2002
 $224 - 18 = 206$ adhérents étaient à jour .

Nous vous rappelons que les cotisations doivent être réglées entre le **1er JANVIER** et le **31 MARS** de chaque année .

Tous les adhérents n'ayant pas réglé leur cotisation pendant 3 ans sont considérés comme démissionnaires et ne recevrons plus aucun courrier de notre part. Nous vous rappelons que chacun doit être en règle avec le trésorier pour **PARTICIPER AUX VOTES**.

Les efforts de chacun, le bénévolat de tous et la générosité des autres, durant ces 13 années, ont fait que nos finances se portent toujours bien.

Nous sommes heureux de voir que déjà beaucoup d'entre vous ont opté pour le prélèvement automatique, mais malheureusement beaucoup ont oublié de prévenir leur banque pour le passage à l'euro. Nous vous rappelons que la COTISATION ANNUELLE est de 25 EUROS. , que vous devez vous servir de la page de prélèvement automatique qui se trouve à la fin du bulletin, la remplir et la remettre à votre banque si vous désirez bénéficier du prélèvement auto. Nous constatons aussi que les abstentions sont en sensible diminution. Bravo ! et Merci à tous ceux qui pensent au trésorier en réglant leur cotisation en temps voulu..

Dans l'espoir de vous voir très prochainement , nous vous prions de croire Cher(e) Apcosien et Apcosienne , à notre entier dévouement et à nos sentiments les plus cordiaux.

Le Secrétaire – Trésorier

Gilbert BARBAROUX

BILAN FINANCIER ANNEE 2002 en *EUROS*

RECETTES 2002

COTISANTS =240-16=224 –18 pas à jour = 206	25 x 206	=5150
INTERETS 2002		= 291
VENTE OBJETS PUBS		= 1747.76

TOTAL = 8188.76

AVOIR 2002

AVOIR 2001	= 6117.44
RECETTES	= 8188.76

TOTAL = 14306.20

DEPENSES 2002

POSTE	= 1444.87
FOURNITURES	= 877.39
OBJETS PUBS	= 945.80
POURBOIRES	= 500
CANTINES et INVITES	= 714
DIVERS	= 276.52

TOTAL = 4758.62

BILAN POUR L'ANNEE 2002

TOTAL DES AVOIRS 2002	= 14306.20
TOTAL DES DEPENSES 2002	- = 4758.62

AVOIR AU 01 JANVIER 2003 = 9547.50

Le 06 février 2003 Visite proposée au ...

CONSERVATOIRE des ARTS et METIERS ou la VITRINE du PROGRES.

Ce MUSEE constitue une incomparable rétrospective d'HISTOIRE des TECHNIQUES par sa présentation de machines réelles ou de modèles réduits.

Plus de 80.000 pièces, réparties en 7 grands domaines :

- l'Instrument Scientifique,
- les Matériaux,
- la Construction,
- la Communication,
- l'Energie,
- la Mécanique,
- les Transports.

C'est Martine PEYRAT, notre Conférencière à PARIS CAPITALE qui nous guide.

HISTORIQUE

Soucieuse de développer l'Industrie en France, la Convention vota en 1794, un décret instituant la création à PARIS d'une exposition permanente « des machines, modèles, outils projets, descriptions et livres de tous genres des Arts et des METIERS ».

C'est l'Abbé GREGOIRE qui fonde ce Conservatoire « où seront réunis tous les outils et machines NOUVELLEMENT INVENTES et PERFECTINNES » qu'il installe en 1799 en ce lieu, au PRIEURE de SAINT MARTIN des CHAMPS.

Ce MUSEE occupe l'Eglise Abbatiale, chapelle romane et les locaux du Prieuré, l'un des plus importants à l'époque, situés en plein champs, entourés d'un mur d'enceinte pour être mis à l'abri des pillards ... quelques vestiges subsistent encore aujourd'hui, dans la cour, on peut lire cette devise :

- NIL SINE NOBIS
- RIEN SANS NOUS - sur le cadran solaire.

Un escalier monumental nous mène à la « SALLE de l'ECHO », ainsi baptisée parce qu'en parlant à voix basse dans un angle de la pièce, on entend distinctement dans l'angle opposé. Ici, est reconstitué le LABORATOIRE de LAVOISIER, où sont exposés sur son bureau : souvenirs personnels et instruments de travail du chimiste.

l'INSTRUMENT SCIENTIFIQUE

C'est l'une des plus belles collections au monde d'INSTRUMENTS SCIENTIFIQUES.

« SI LE TEMPS M'ETAIT CONTE ...

par l'ASTROLABE, père des INSTRUMENTS SCIENTIFIQUES et le TELESCOPE en 1569 ».

COPERNIC – Astronome (1473-1543) théorie vérifiée plus tard par :

GALILEE – Astronome-Physicien (1564-1642) fondateur de la METHODE EXPERIMENTALE. On lui doit TOUT en physique et en astronomie – ses travaux sont considérable – mal reconnus – traduit en justice, il se serait écrié « EPPUR, SI NUNQUE ! ... » et, pourtant, elle se meut !! en parlant de notre TERRE !

PYTHAGORE – Théorie astronomique, théorème de ... considéré comme ESSENTIEL le rôle du NOMBRE dans la nature.

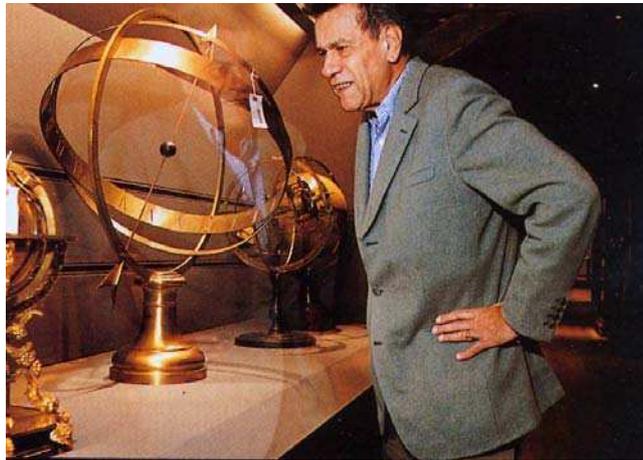
Il est temps de réviser : TABLES DE LOGARITHMES, THEOREMES, bouliers chinois, bouliers russes ... & ...

On passe de l'ASTRONOMIE à l'HORLOGERIE.

Ici, les collectionneurs rêveront devant les ASTROLABES du XVII & XVIII ème siècle qu'on utilisait notamment pour relever la position des étoiles et du soleil.

SCIENCES + ECHECS + OBSTINATION + BARAKA = LE TRIOMPHE et la GLOIRE.

PIERRE GILLES de GENNES – PRIX NOBEL de PHYSIQUE 1992.



Ce pourrait être sa FORMULE, c'était aussi l'EQUATION de LOUIS BLERIOD en 1909.

La SECTION HORLOGERIE est extrêmement riche : pendules, horloges et montres des siècles passés, très dorées, aux cadrans et horaires multiples, mécanismes de musique et personnages animés. Mais elles sont muettes, seules les plus classiques fonctionnent encore.

PASCAL, PAPIN, VOLTA ... et les Autres ...

Au cours de la visite dans ce long couloir, nos souvenirs d'élèves studieux nous remontent à la mémoire. On s'arrête devant les MACHINES ARITHMETIQUES de BLAISE PASCAL, dont « LA PASQUALINE » datée de 1652 enregistrait déjà les RETENUES.

La MACHINE de DENIS PAPIN voisine avec la MACHINE à POUDRE de HUYGGENS.

Pour construire sa machine à vapeur, Denis Papin a, en fait, développé le principe de la machine à poudre que son prédécesseur aurait inventé en 1573.

De là à dire que PAPIN n'est pas l'INVENTEUR de sa VAPEUR, il n'y a qu'un pas !!

La PILE de VOLTA est formée, souvenez-vous, d'une succession de disques en cuivre ou zinc, empilés et séparés par des morceaux d'étoffe imprégnés d'une solution saline – VOLTA, présente la PILE ELECTRIQUE à BONAPARTE en 1800 et obtient un vif succès.

LES MATERIAUX

Sont représentés ici : les ACIERIES et FONDERIES de SAINT-ETIENNE.

SCHNEIDER au CREUSOT : une dynastie de FER.

SIEMENS, qui améliore le procédé d'élaboration de l'ACIER.

EMILE GALLE à NANCY – travail du VERRE SOUFFLE.

Les MANUFACTURES de SAINT-GOBAIN – glace – miroir.

Les COLLECTIONS d'ORFEVRES – ces magiciens de la LUMIERE :

TIFFANY – BACCARA – LALIQUE – pour les cristaux.

Sans oublier le PIONNIER BERNARD PALISSY – POTIER – VERRIER – EMAILLEUR.

LA CONSTRUCTION

ETAT des LIEUX : « la CHARPENTE, c'est une forêt dans les combles ».

A travers les maquettes, plus belles les unes que les autres, nous découvrons les chefs-d'œuvre des COMPAGNONS DU DEVOIR, héritiers des bâtisseurs de cathédrales. Ce MUSEE n'oublie pas :

« l'INVENTEUR derrière l'INVENTION, ni le CONSTRUCTEUR derrière l'ŒUVRE ». (Pierre GILLES de GENNES).

Déjà, PHILIBERT de l'ORME, non prédestiné, architecte à LYON (1510 – 1570) laisse une œuvre abondante.

LA COMMUNICATION

Domaine TRES, très, très VASTE :

L'IMPRIMERIE – la BIBLE de GUTEMBERG (1438).

La LITHOGRAPHIE – 1796 par SENELFELDER, procédé actuel l'OFFSET.

Le MORSE du nom de son inventeur (1837) alphabet conventionnel par points et traits – appareil servant à la TRANSMISSION et à la RECEPTION de ses signaux.

Le TELEGRAPHE – CHAPPE (1794) et

EMILE BOULLOT (1874) multiple, rapide et imprimeur.

Les TRANSMISSIONS TELEPHONIQUES (BELL – 1876).

La PHOTOGRAPHIE avec NICEPHORE NIEPCE (1826) associé à DAGUERRE puis NADAR.

Baudelaire parmi les détracteurs de l'époque (il y en a toujours pour les nouvelles idées) dans un concert de louanges, s'est écrié : « la Société se rue comme un NARCISSE pour contempler sa triviale louange sur le métal » ! je cite.

La CINEMATOGRAPHIE avec MELIES et les FRERES LUMIERE – leur maxime « s'amuser à travailler » pour parfaire leur trouvaille !

EDOUARD BRANLY (1911) met au point la première transmission à distance : le TELEGRAPHE SANS FIL.

La PHONOGRAPHIE d'EDISON (1878) ... puis la TELEVISION etc ...

L'ENERGIE

$$E= mc^2$$

Les SCIENTIFIQUES seront très intéressés par la SECTION ENERGIE : turbines – chaudières - - moteurs – machines à vapeur etc ...

Le PROFANE, lui regardera en esthète les belles maquettes du XVIIIème des moulins à vent.

Les CURIEUX détailleront la fameuse MACHINE de MARLY, construite en 1684, détruite en 1969, mais qui fonctionna jusqu'en 1854 – 14 roues actionnait 224 pompes qui amenaient les eaux destinées aux bassins et fontaines des châteaux de Versailles et Marly.

Les progrès en ENERGIE, la vapeur, l'électricité ... ont bouleversé l'ensemble des techniques, les FORCES en ACTION sont multiples : ENERGIE EOLIENNE – ENERGIE HYDRAULIQUE – ENERGIE THERMIQUE se présente sous l'aspect de la maquette de la MACHINE de WATT, du nom de son inventeur, créé en 1785 peut être mise en mouvement dans sa vitrine de verre ... les Etudiants de passage n'y manquent pas : pour une fois ... que l'on peut toucher ! ... au MUSEE ! ...

« Lorsqu'un Homme RÊVE
ce n'est qu'un rêve ...

Mais si beaucoup d'Hommes

Rêvent ensemble ...

... c'est le début d'une REALITE ... »



LA MECANIQUE

« Donnez-moi un APPUI et je vous déplacerai le MONDE » aurait dit ARCHIMEDE au III ème siècle avant notre Ere !

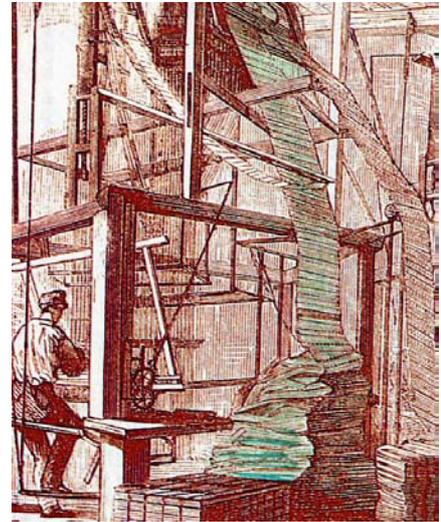
Comme depuis l'antiquité LE LEVIER permet de soulever d'importants fardeaux.

Disciple reine avec les collections de JACQUES VAUCANSON dont le LEVIER de GAROUSTE (1637).



Le mécanisme à CROIX de MALTE de SCHROEDER très astucieux pour scander un mouvement, présenté à l'exposition universelle de PARIS en 1867.

Les METIERS à TISSER de JACQUARD avec le système des cartes perforées.



La MACHINE à COUDRE – SINGER.

Le MECANISME des AUTOMATES, fatigués ils sont silencieux mais étonnants à regarder telle la célèbre joueuse de TYMPANON construite par KINTZING en 1784, illustre magicien, pour Marie-Antoinette.

Tout l'APPAREILLAGE électrique ménager foisonnant d'idées efficaces, depuis la BALANCE ROBERVAL à deux plateaux jusqu'au FOUR à MICRO-ONDES etc ...

LES TRANSPORTS

Sur terre, à deux roues, quatre roues ou sur les rails, sur les mers, sous terre, dans les airs, à la conquête de l'espace, l'Epopée des Transports s'accélère ... Suivez le mouvement ...

« Les Futurologues en 1910 imaginaient le monde de 1960 envahi d'avions biplans, le grand succès de l'époque ... Comme on peut se tromper ... en 1910, il aurait été IMPOSSIBLE de dire parmi ces machines, lesquelles étaient promises à un AVENIR, et lesquelles aboutirait à un cul-de-sac ... c'est une leçon d'Humilité. (Pierre GILLES de GENNES).

Le FARDIER de CUGNOT, premier ENGIN de l'histoire à avoir, en 1770, ROULE TOUT SEUL ... à 4 kmh, avant de s'écraser contre un mur.

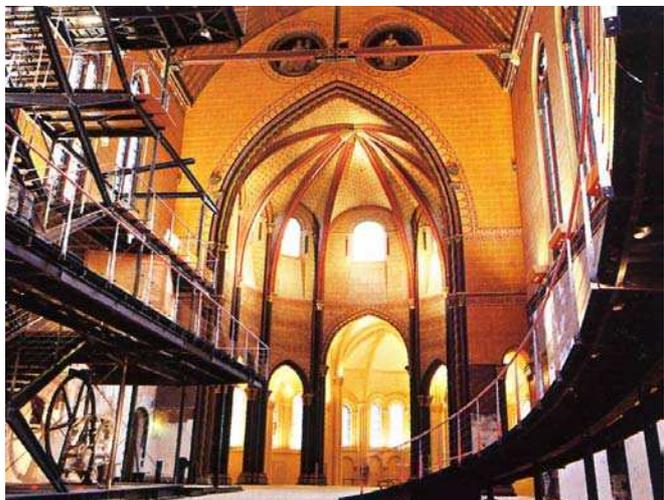
La LOCOMOTIVE de STEPHENSON – 1839 type 20.

La LOCOMOTIVE d'ANATOLE MALLET – 1874.

Le VAISSEAU 1^{er} RANG du ROI de ROME (1812).

Successeurs : le METRO – le TGV – l'EUROSTAR ... etc ...

Point d'orgue de cette visite : la CHAPELLE, elle rassemble des objets de légende, rien n'est plus étrange que la nef de l'ancienne Eglise, toute neuve depuis sa récente restauration. Tout encombrée de cycles, motos, automobiles de tous genres et de tous âges, d'avions fragiles des Temps Héroïques.



Ici le MONOPLAN avec lequel BLERIOT traverse la Manche, pour la première fois en 1909, semble planer dangereusement au-dessus d'antiques automobiles, telle cette FORD modèle T de 1908, ou « l'OBEISSANTE », le premier AUTOBUS à VAPEUR construit par AMEDEE BOLLEE en 1873. Cet ENGIN fit le trajet Le MANS – PARIS en 18 heures,

chargé de 12 personnes, à 20 kmh, il pèse 4.500 kg. La chaudière est alimentée par une pompe puisant l'eau dans un réservoir ou à l'arrêt directement dans la rivière voisine.

Au FOND du CŒUR, une STATUE de la LIBERTE, un modèle original, élaboré en 1875 par BARTOLDI.

Levons la tête, vers l'AVION de CLEMENT ADER :

L'AEROPLANE avec ses superbes ailes de chauve-souris, il réussit un VOL de 300 m en 1897.

L'EOLE III – don au MUSEE.

Il volait à l'aide d'un moteur à VAPEUR modèle amélioré.

C'est en étudiant le VOL des oiseaux et des insectes que lui vint cette idée de réaliser le vieux rêve d'ICARE.

Le NOM « d'AVION » fut donné pour la première fois en 1897 à un appareil volant, par CLEMENT ADER, il s'est imposé dans le langage courant, après une quinzaine d'années d'emploi du MOT AEROPLANE, peu avant 1914 – du LATIN AVIS (OISEAU).

Entre deux « VOLANTS » voici dès 1909 – l'AEROPLANE – MARIN (il glisse bien) de HENRI FABRE : l'HYDRAVION était né ... avec le succès que l'on sait.

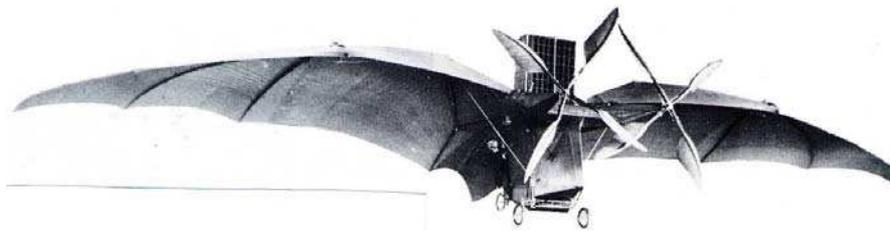
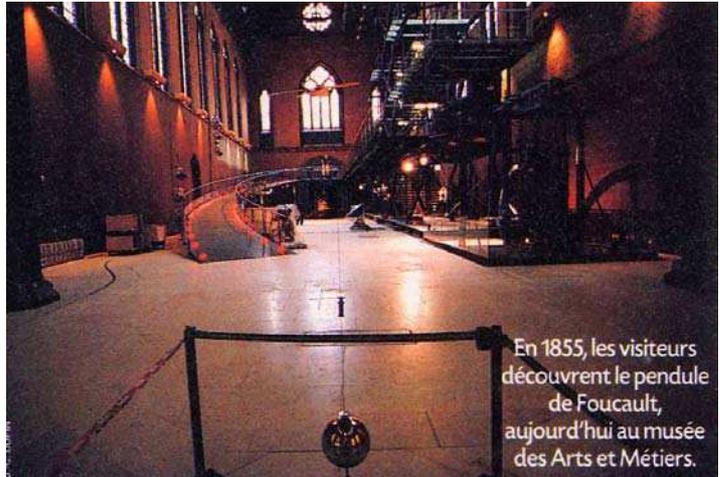
AU CENTRE de la CHAPELLE oscille le fameux PENDULE de FOUCAULT.

Le SAVANT avait démontré au PANTHEON en 1851, la ROTATION de la TERRE autour de son AXE. Il répète son expérience à l'Exposition Universelle de 1855 avec le PENDULE que l'on voit ici, aujourd'hui sous la COUPOLE du PANTHEON, le PENDULE haut de 11 mètres, avec son balancement majestueux rappelle la solennité du LIEU. L'ombre de GALILEE semble planer au-dessus.

LEON FOUCAULT (1819 – 1868) a aussi mis au point le GYROSCOPE, bien connu dans le Domaine Aéronautique.

Que de chemin parcouru depuis l'AVION de CLEMENT ADER, et notre bel OISEAU CONCORDE ! ...

... de l'AVION à l'OVNI ... ça c'est une autre histoire !



Nous nous retrouvons ensuite pour le déjeuner à la Brasserie des ARTS et METIERS, juste en face.

Survole, à toute vitesse, si j'ose dire de ces HAUTES TECHNIQUES.

EURÉKA ! EURÉKA ! j'ai trouvé le MOT de la FIN.

A BIENTÔT

Geneviève BARBAROUX

Du 30 mai au 1^{er} juin 2003

En EUROSTAR , Voyage à Londres et le Kent.

Notre Revue Mach2.02 étant particulièrement bien remplie ce mois-ci, nous ferons paraître cet article dans celle d'avril 2004 .A bientôt....

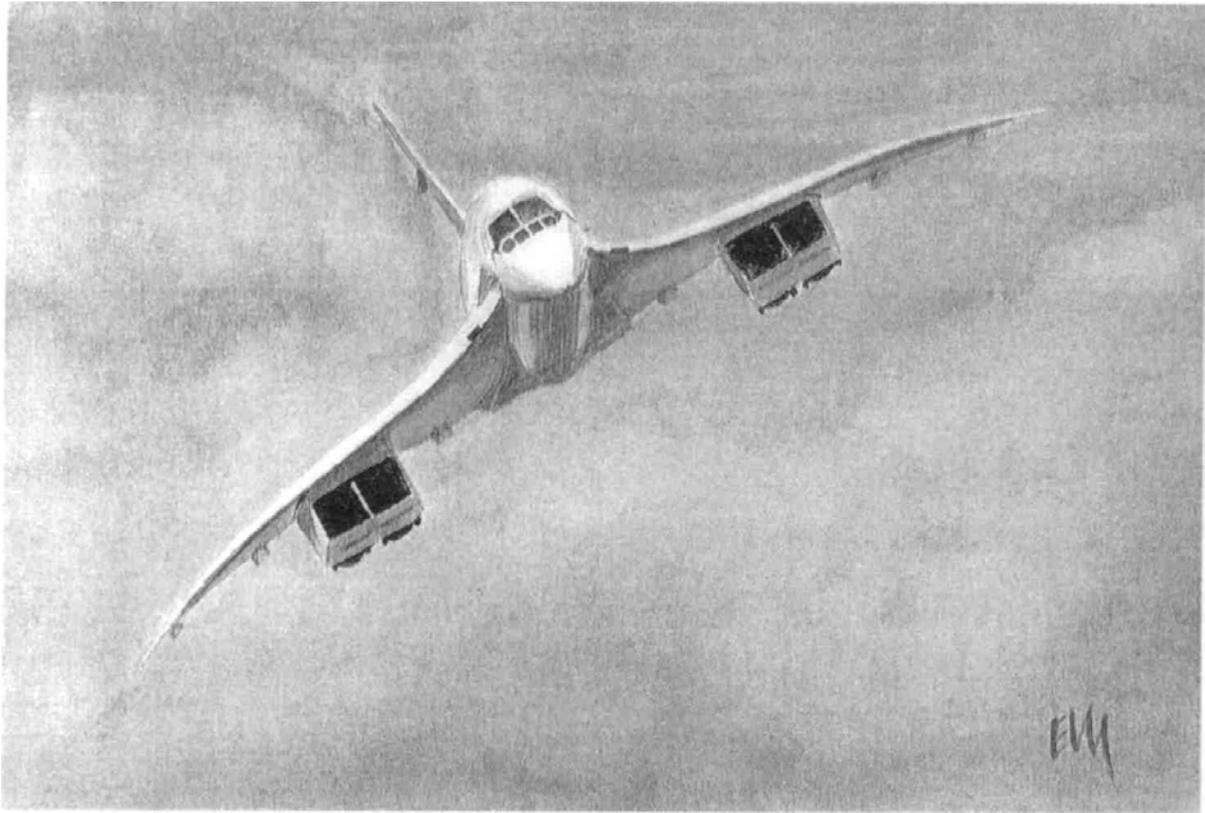


**Présentation de Sa Majesté Concorde à l'occasion du Jubilé de Sa Majesté la Reine
Elisabeth II le 4 Juin 2002**

ADIEU



CONCORDE...



© Eric Célérier

- **10 avril 2003 : La Nouvelle tombe...**
- **Concorde enterré vivant : Gilbert Barbaroux**
- **31 mai 2003 : Dernier vol commercial
: Dernière boucle supersonique**
- **juin 2003 : Convoyages :**
 - **Washington**
 - **Le Bourget**
 - **Karlsruhe Baden-Baden/ Transport fluvial et routier**
 - **Toulouse**
- **30 ans de rêve: André Turcat**
- **Poèmes**

Jeudi 10 Avril 2003 **La Nouvelle tombe....!**

Arrêt définitif des vols du Concorde le 1er novembre

PARIS (AFP), le 10-04-2003

Les compagnies aériennes Air France et British Airways ont annoncé jeudi l'arrêt définitif des vols du supersonique franco-britannique Concorde dès le 1er novembre 2003, après plus de 27 ans d'exploitation.

Air France a expliqué cette décision dans un communiqué par "la détérioration des résultats économiques de la ligne transatlantique exploitée en Concorde" au cours des derniers mois et notamment "depuis le début de l'année".

"C'est à regret qu'Air France a pris la décision d'arrêter l'exploitation du Concorde. Mais ce choix s'imposait", a déclaré Jean-Cyril Spinetta, Pdg d'Air France. "La dégradation de la situation économique tout au long de ces derniers mois s'est traduite par une baisse du trafic d'affaires qui a tout particulièrement pesé sur les résultats du Concorde".

"Les coûts de maintenance de l'appareil ayant été sensiblement accrus depuis sa remise en ligne, son exploitation est devenue lourdement et structurellement déficitaire. Dans ces conditions, il devenait déraisonnable de la poursuivre encore longtemps", a ajouté M. Spinetta.

Comme Air France, la compagnie British Airways a indiqué que "cette décision a été prise pour des raisons commerciales, le nombre de passagers reculant fortement alors que les coûts de maintenance de l'appareil augmentaient".

"Concorde nous a bien servi et nous sommes extrêmement fiers d'avoir fait voler cet appareil merveilleux et unique pendant ces 27 dernières années", a commenté le directeur général de British Airways, Rod Eddington. "C'est la fin d'une époque fantastique de l'aéronautique mondiale mais mettre Concorde à la retraite est une décision commerciale prudente à un moment où nous devons prendre des décisions difficiles dans l'ensemble de nos activités", a-t-il poursuivi.

De source syndicale d'Air France, on avait indiqué cette semaine que le taux de remplissage du supersonique était tombé aux alentours de 20% depuis le début de la guerre en Irak, contre 50% auparavant.

Le Concorde ne s'est jamais vraiment remis de la catastrophe de Gonesse (Val-d'Oise) le 25 juillet 2000, lorsqu'un appareil d'Air France s'était écrasé peu après le décollage de l'aéroport parisien de Roissy Charles de Gaulle, faisant 113 morts.

Début avril, le ministre des Transports Gilles de Robien avait manifesté son intérêt pour l'élaboration "d'un rapport technique circonstancié" sur les divers incidents survenus aux Concorde depuis le 7 novembre 2001, date de la reprise des vols après la catastrophe de Gonesse.

L'exploitation du Concorde devait initialement se poursuivre pour Air France jusqu'en 2007-2008, date limite au-delà de laquelle une révision intégrale des appareils devait être entreprise.

"Toute décision que prendra Air France sera acceptée par l'actionnaire principal actuel" (l'Etat, ndlr), avait déclaré mardi le secrétaire d'Etat aux Transports Dominique Bussereau. "Si c'était une décision d'arrêt d'exploitation, le gouvernement, comme tous les Français, verserait une larme qui ne serait pas une larme de crocodile", avait-il ajouté, estimant que "c'est à la compagnie d'apprécier les problèmes techniques qui se posent actuellement, les problèmes de remplissage".

Fin février, British Airways avait averti qu'elle envisageait un arrêt du supersonique. "Vu l'environnement commercial actuel, alors que les produits de haut de gamme sont de plus en plus sous pression, ce n'est que prudence de notre part que de réfléchir soigneusement à une éventuelle date de retrait du Concorde", avait indiqué une porte-parole.

ANNONCES OFFICIELLES D'AIR FRANCE ET DE BRITISH AIRWAYS SUR L'ARRET DU CONCORDE.

Roissy, 10 avril 2003

Concorde

Air France n'envisage pas de prolonger l'exploitation de sa flotte Concorde au delà du 31 octobre 2003, date de la fin du programme d'été de la Compagnie.

Cette décision est motivée par la détérioration des résultats économiques de la ligne transatlantique exploitée en Concorde, observée au cours de ces derniers mois et qui s'est accélérée depuis le début de l'année. Cette baisse de la demande est intervenue alors que la Compagnie avait à supporter des coûts de maintenance en très forte augmentation depuis la remise en ligne du supersonique, le 7 novembre 2001.

La décision de la Compagnie s'appuie donc sur des raisons structurelles de divergence croissante entre coûts et recettes. Elle a été prise en étroite relation avec le constructeur, Airbus : « Les prédécesseurs d'Airbus, Aérospatiale et British Aircraft Corporation ont créé Concorde il y a quelque 40 années de cela, et nous sommes fiers de cette remarquable réussite. Mais les coûts de maintenance de l'appareil augmentent rapidement au fil des années », a déclaré Noël Forgeard, Président d'Airbus. « C'est pourquoi, en tant que constructeur, nous comprenons et respectons parfaitement la décision d'Air France et de British Airways, surtout dans le contexte économique actuel.

Il va sans dire que, jusqu'au tout dernier vol de Concorde, nous continuerons à soutenir les compagnies de manière à remplir pleinement les plus stricts critères de maintenance et de sécurité de l'appareil. »

« C'est à regret qu'Air France a pris la décision d'arrêter l'exploitation de Concorde. Mais ce choix s'imposait », a déclaré Jean-Cyril Spinetta, président-directeur général d'Air France. « La dégradation de la situation économique, tout au long de ces derniers mois, s'est traduite par une baisse du trafic affaires qui a tout particulièrement pesé sur les résultats de Concorde. Les coûts de maintenance de l'appareil ayant été sensiblement accrus depuis sa remise en ligne, son exploitation est devenue lourdement et structurellement déficitaire. Dans ces conditions, il devenait déraisonnable de la poursuivre longtemps encore. »

« En annonçant cette décision, a-t-il ajouté, ma première pensée va aux équipages et aux personnels de la maintenance d'Air France qui, après l'accident du 25 juillet 2000, ont déployé tous leurs efforts pour assurer la remise en ligne de Concorde. Cette remise en ligne a été une réussite technique exemplaire et je mesure l'émotion qui doit être la leur. Nous ne l'oublierons jamais, tout comme nous n'oublierons jamais le souvenir de tous ceux qui, en faisant voler Concorde pendant près de trois décennies, ont permis à Air France d'écrire une des plus belles pages de l'histoire de l'aviation. Mais préserver les équilibres économiques de l'entreprise est un impératif qui s'impose à tous. »

Pour ce qui la concerne et compte tenu du contexte économique qui pénalise particulièrement la fréquentation de Concorde, la Compagnie va interrompre ses vols supersoniques à compter du 31 mai 2003.

Concorde enterré vivant.

Le 10 avril 2003.

C'est une date qui restera dans nos mémoires éternellement triste ,décevante et démoralisante ; c'est l'annonce par le Président d'Air France Monsieur SPINETTA de l'arrêt définitif de l'exploitation de CONCORDE le

31 mai 2003.

Les derniers vols de l'exploitation furent donc le NEW-YORK-PARIS **AF 001** et une boucle de D'AIR LOISIRS **AF 4332** organisée par notre Ami Michel THORIGNY ce même jour.

Le 02 JUIN un vol PARIS NEW-YORK PARIS non commercialisé a été réalisé pour récompenser les meilleurs clients et les passagers « Concorde » importants.

Ensuite l'exil de nos chers avions s'est déroulé suivant le calendrier suivant :

1. **Le 12 JUIN AF 4386:** Le CONCORDE F-BVFA a été livré au National Air and Space Muséum Smithsonian de WASHINGTON , en convoi. A son bord il y avait des personnalités ayant œuvrés pour le développement et la réussite de l'exploitation Concorde depuis la première mise en ligne.
2. **Le 14 JUIN AF 380Y:** Le CONCORDE F-BTSD a été livré au Musée de l'air et de l'Espace du BOURGET. Il est à noter que cet avion détient le record de vitesse du tour du monde dans les deux sens .Après une boucle supersonique à laquelle étaient invités différentes personnalités, une petite cérémonie a été organisée par la direction d'Air France. Le Président de la République Monsieur Jacques CHIRAC lui a rendu les honneurs et Monsieur SPINETTA a officiellement offert notre CONCORDE au Général Marc ALBAN directeur du Musée de l'air. D'autre part, la division PNT nous avait conviés à une dernière réunion Division suivie d'un buffet dans le stand de l'aéroclub de France, que notre Ami et Président Gérard FELDZER leur avait généreusement offert.
3. **Le 24 JUIN AF 4406:** le CONCORDE F-BVFB a été livré aux allemands pour le "Auto und Technik Muséum Sinsheim" au Nord de Stuttgart. Je crois que cela a été un très grand moment pour le Directeur du Musée...
4. **Le 27 JUIN AF 6903:** le CONCORDE F-BVFC, AF 6903 décollait de ROISSY à 10h00 pour une dernière boucle , un dernier passage du mur du son et un retour dans le berceau qui l'avait vu naître : TOULOUSE TERRE D'ENVOL. Pourquoi AF 6903 ? 69 année du premier vol, 03 année du dernier vol. De nombreuses personnalités assistaient à ce vol, ainsi que quelques PN et PS ayant longuement œuvrés pour l'avenir de CONCORDE. Une importante cérémonie d'accueil était organisée à l'arrivée où un monde incroyable était venu sur tout le terrain pour rendre un dernier hommage à notre IDOLE ; notre BEL OISEAU BLANC.
5. Le CONCORDE F-BVFF sera remis en état de présentation et finira ses jours à Roissy .Dès que cela sera sera possible, Monsieur Hubert PROTIN responsable de cette mission nous fera un petit résumé de l'opération.

Gilbert BARBAROUX
Secrétaire-Trésorier de l'A.P.CO.S.

P.S : Nous apprenons que les scellés ont été mis sur le BVFC le soir même de son arrivée à TOULOUSE pour de nouveaux tests concernant la fameuse rondelle qui n'avait pas été montée sur le train d'atterrissage.

Suite : Le juge d'instruction de Pontoise, chargé du dossier de l'accident de Gonesse avait ordonné cette saisie dans le but de conserver le BVFC opérationnel pour permettre de lancer un programme d'essais roulage/accélération-arrêt, en ayant au préalable remis le boggye du train gauche dans la même configuration que celui du F-BTSC le 25 juillet 2000 (je vous rappelle qu'il avait été constaté l'absence d'une entretoise sur ce boggye lors de l'expertise)

Pour clore définitivement toutes les hypothèses émises sur l'influence de la bague durant la phase de décollage, il était convenu que l'essai "réel" avec un avion appareillé de système de contrôles et d'enregistrement, apporterait les éléments pour une conclusion définitive.

Un équipage et une équipe de techniciens de la Maintenance AF furent sollicités dans le même cadre réglementaire que les essais d'Istres, pour mener les essais qui se déroulèrent du 7 au 18 juillet dernier.

2 roulages avec évolution (autant de virages que le 25 juillet) puis deux accélération-arrêt furent réalisés dans les configurations avec et sans entretoise sur le train principal gauche.

A l'issue de ces tests, les premiers résultats semblaient tendre à démontrer que l'entretoise n'avait aucune influence sur le fonctionnement du BVFC, mais il reste encore à décrypter tous les paramètres enregistrés durant ces essais.

Un rapport définitif devrait être transmis au juge d'instruction par Airbus, responsable des essais.

Le 18 juillet, le juge d'instruction ôta les scellés et le BVFC pouvait être remis en configuration "musée" pour une retraite paisible.

Hubert Protin Responsable Maintenance Concorde



Mise en route : gestes familiers que nous ne reverrons plus..

31 mai 2003

Vol AF001 N.York-CDG

Nous espérons inclure un petit article dans notre prochain bulletin du mois d'avril 2004

Vol AFR 4332

...une boucle pour boucler...

ou la petite histoire du dernier vol commercial d'un Concorde d'AIR FRANCE.

Ce vol était affrété par Air Loisir Service... Saluons ici notre ami Michel Thorigny que l'on doit justement associer à l'histoire des vols commerciaux du Concorde.

Il lui est ainsi revenu d'être le dernier affréteur d'un Concorde aux couleurs françaises.

Pour cette journée historique, qui marquait par ailleurs la fin de l'exploitation du New York Paris, Michel avait réservé à ses collaborateurs plusieurs sièges sur cette dernière boucle.

L'heureux équipage du vol 4332 était composé de Jean-Louis CHATELAIN, CDB, Béatrice VIALLE, OPL, Daniel VASSEUR, OMN, Jacques MARTINET, Chef de cabine, assisté de Laurence LEDOUX, Emmanuelle KEHR, Farida GHOMRANI, Laurent BAUDRY, et Laurent VERBOUWE.

Depuis l'annonce de l'arrêt d'exploitation le 11 avril, il ne s'était écoulé que trop peu de temps et tous les acteurs du Concorde (maintenance, PPV, piste, passage, équipages etc.) avaient à cœur de savourer les derniers moments d'une expérience professionnelle particulièrement exaltante.

L'ambiance à Roissy était donc celle des grands jours. En plus des équipages et des équipes engagés sur les derniers vols, la plupart des membres de la famille Concorde, et de très nombreux autres collaborateurs d'Air France, d'ADP, du contrôle aérien etc... s'était rendus disponibles pour assister à cette fin de journée. L'après-midi allait ainsi finir en atmosphère de fête aérienne sur le premier aéroport Français !

Pour cette dernière boucle supersonique au large de la Bretagne, ALS avait hélas refusé bien du monde, et c'est bien sûr 102 passagers qui ont embarqué sur le F-BVFB.

Beaucoup de complicité accompagnait ce vol. Complicité entre les PNT, car ils avaient fait leur stage de qualification ensemble, avec les difficultés dues à l'arrêt d'exploitation (pendant 15 mois), et le choc des événements du 11 septembre 2001 (jour de leur premier vol d'entraînement !). Complicité entre les PNT et « leur avion », le FB, car l'équipage technique avait fait ses tout premiers vols d'entraînement sur le FB, et il était dit qu'il ferait son dernier vol sur ce même avion. Complicité entre les PNT et les PNC, car il en va toujours ainsi sur Concorde (et avec Jacques, notre chef de cabine, la bonne humeur est assurée). Bien sûr, aussi, complicité entre l'équipage et les équipes de mécanos (particulièrement affectés par cette fin du Concorde), du passage etc.

Nous avons aussi gagné la complicité du contrôle aérien de CDG. En effet, notre amie Françoise NISSEN, Ingénieur du contrôle et instructrice, nous avait rencontrés quelques jours auparavant. Nous avons prévu d'ajuster l'heure de départ de la « boucle » en fonction de l'heure effective du décollage de la 001 de JFK, de sorte que nous puissions faire arriver les deux vols Concorde en approche à CDG en même temps. Nous voulions en effet réaliser, weather permitting, une approche en parallèle sur les deux pistes 26 L et R avec clairance de séparation à vue Spectacle garanti vu du sol !

Hélas, le moteur 4 du FB n'a pas voulu allumer.... Retour au parking, changement (par les mécanos, au rythme de la formule 1 !) de la boîte d'allumage et des allumeurs, et nouveau départ trop en retard pour un retour simultané des deux Concordes (nous nous sommes en fait croisés du côté de Guernesey). Adieu notre approche simultanée !

Néanmoins nous avons eu droit, à notre retour, à un survol de Paris (à 6700ft), à un survol d'Orly, puis à une traversée des axes à 1500 ft à la verticale de CDG de sorte que les nombreux spectateurs enthousiastes venus pour ces derniers vols puissent une dernière fois admirer la silhouette du bel oiseau.

Quelle ne fût pas notre surprise de constater, lors de la finale en piste 09R, que l'autoroute A1 était saturée de voitures et de spectateurs. Nous apprendrons plus tard que les Gendarmes avaient carrément organisé le stationnement des voitures sur l'autoroute !!!.

Béatrice, la seule Française à avoir piloté Concorde, nous a gratifié d'un très bel atterrissage, bravo Béatrice, et c'est alors que nous avons découvert l'accueil qui nous était réservé au sol : 37 minutes de roulage avant de rejoindre le terminal, escortés par de nombreux véhicules (Flyco, Pompiers, Gendarmes ...) !!!

Saluons aussi la bienveillance des collègues qui assuraient les autres vols à ce moment là, car il y a eu de la perturbation !!! Un seul regret : Nous n'avons eu droit qu'aux sirènes des pompiers, alors même qu'à JFK les pompiers ont fait la haie d'honneur avec des gerbes tricolores ! Ainsi en a décidé le pusillanime chef des pompiers de CDG, au grand regret de tous, à commencer par les pompiers eux-mêmes, qui sont venus nous dire à l'arrivée combien ils étaient désolés...

Arrivée au parking, grande émotion : Ils sont tous là, PNT et PNC de la division Concorde, et des centaines de personnels au sol.

La journée se terminera par un passage traditionnel de l'équipage au cocktail d'ALS, puis une réunion entre PN à la salle Max Hymans du siège.

Assurément, comme l'a dit avec force André Turcat le 27 juin à Toulouse, Concorde, c'était bien 30 années de rêve qui ne sont pas dans les livres de compte !

Jean-Louis CHATELAIN

Béatrice Vialle et Jean-Louis Chatelain



Daniel Vasseur, OMN du vol 4332



AF 4386 : Dernier vol du Concorde F- BVFA sur Washington

Ce jeudi 12 juin 2003 est à marquer d'une pierre...dont je ne qualifierai pas la couleur car si ma joie a été immense d'être conviée à embarquer sur le Concorde F-BVFA pour son dernier vol transatlantique vers Washington, je n'ai pu éviter de ressentir nostalgie, regrets et irritation contre ces contingences d'ordre varié qui coupaient les ailes au "bel oiseau blanc" inégalé et inégalable à ce jour.

Le Président Spinetta avaient réuni ses prédécesseurs : Pierre Giraudet, Jacques



©Ph.Delafosse/Air France

Friedmann, Bernard Attali et Christian Blanc. Manquait Marceau Long. Des passagers fidèles aux très nombreuses traversées Concorde, parmi lesquels le maître Rostropovitch toujours aussi enthousiaste. Des navigants : le Ct Chemel, le Ct Chillaud, anciens chefs de la Division de vol Concorde, C.Monpoint, le chef PNC qui a mis au point les

méthodes et matériels du service Concorde. Mr Aupetit bien connu des techniciens et d'autres représentants de la maintenance étaient présents. JLPinson, le Directeur des Amériques, ainsi que différents membres du cabinet du Président encadraient le groupe des heureux privilégiés. Un des responsables du Smithsonian Museum et des journalistes français et américains sont aussi du voyage.

Convoqués à 10 heures pour profiter de l'accueil confortable du Salon Concorde, nous embarquons dès que le Ministre des Transports, Mr de Robien, nous a rejoint et décollons à midi pile.

L'équipage technique : Cdb Jean-François Michel – Gérard.Duval – Jean-Yves Dronne
L'équipage PNC : Richard Vives – Joëlle Cornec-Templet – Catherine Pellerin – Olivier Beaudon – François Calmels – Nathalie Goubet-Daudet – Karim Ben Othman – Laurent Verbouwe

Assise à côté de Claude Monpoint, chef PNC, avec lequel j'ai fait de nombreux vols entre 1974 et 1976, lors des vols Aérospatiale sur les prototypes pour la certification puis l'endurance, nous avons partagé un grand silence intérieur au moment du roulage au sol, de la prise de vitesse bien différente de celle des autres machines, du décollage...l'odeur typique de kérosène brûlé a réveillé moult souvenirs...nous avons réalisé quelle chance nous avons eue de participer à ces moments exceptionnels. Merci Madame Air France!

Je n'oublierai pas de mentionner les spectateurs, fidèles depuis qu'avait été annoncé la cessation des vols pour assister à l'envol du Concorde ni les avions de chasse qui lui ont fait escorte jusqu'aux côtes françaises.

Lors du passage à mach 1 et encore davantage évidemment lors de l'affichage de mach 2 et parfois un peu plus, l'enthousiasme des passagers a éclaté en flashes et en applaudissements.

Le repas à peine terminé, la descente. Un diplôme attestant de notre participation à ce vol exceptionnel est remis à chacun. Nous apercevons Dulles Airport et ... les nombreux spectateurs, clones de ceux de Roissy, venus saluer l'atterrissage impeccable. L'émotion est à son comble...je pense "jamais plus"...Il y a un côté irréel, comme ce fut toujours le cas avec les vols Concorde. Il est 10 heures un quart...C'est l'heure du thé à Paris. Nous avons franchi l'Atlantique... C'est fini...Il ne volera plus...Nous en rêverons...

Les autorités d'immigration ont accepté, à la demande d'Air France, de contrôler nos passeports à la sortie de l'avion, sans passer par l'aéroport. Nous débarquons, photos, journalistes français et américains. Le personnel de l'escale est là au complet pour contempler ce Concorde qu'ils n'avaient pas vu depuis des années.

Deux cars nous transportent ensuite un peu plus loin sur le terrain de Dulles où se trouve un bâtiment que j'ai peine à qualifier de "hangar" tant il est immense et où seront exposés à la manière de notre Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, mais à une échelle différente, à l'américaine...les avions historiques du Smithsonian Air and Space Museum dont notre merveilleux Concorde auquel le "Spirit of St Louis" de Lindberg et le "Flyer" des frères Wright, entre autres, tiendront compagnie dans ce hall tout peint en blanc qui n'est pas tout à fait terminé, l'inauguration officielle n'ayant lieu qu'à l'automne, une estrade accueille le Ministre, son homologue américain, au féminin, le Pt Spinetta, le directeur du Smithsonian. Des discours circonstanciés, très chaleureux de la part de nos hôtes américains, précèdent la signature qui concrétise la cession du Concorde F-BVFA au Smithsonian Museum.

Pourquoi cet appareil spécifique ? Edouard Chemel, le CDB du vol dont il va être question, l'explique en même temps qu'il remet une plaque rappelant l'anecdote : en 1989, un vol Concorde spécial a été organisé pour commémorer le bi-centenaire de la Révolution française. A cette occasion, les dirigeants du Smithsonian ont fait promettre qu'Air France leur donnerait le Concorde du vol à la fin de l'exploitation qui devait avoir lieu vers 2015...

Chose promise, chose due, et c'est ainsi que nous nous retrouvons dans une magnifique ambiance de fraternité aéronautique et franco-américaine le 12 juin 2003 à Dulles Airport.

Pour célébrer l'événement, le champagne était prêt, les verres joliment disposés en forme de Concorde...délicate attention de nos amis américains et témoignage de leur admiration pour la vedette de leur future exposition.



Il n'était que 13 heures de ce fameux 12 juin...

A 19 heures, Madame l'ambassadrice de France à Washington nous attendait dans sa superbe Résidence. Certains des invités avaient déjà pris le vol subsonique de 17 heures pour Paris, d'autres prendraient celui de 22 heures...qui, pour cause d'orage diluvien aura 2 heures de retard en étant dérouté sur New-York !

La " Longue Journée s'est terminée". Concorde va s'exposer aux regards admirateurs et envieux des visiteurs américains...Ce fut 14 ans de ma vie de navigante...J'ai pu vivre ce que d'autres ont rêvé...Je ne l'oublierai jamais...

Marylène VANIER
Présidente de l'Amicale Air FRANCE





Cher Sierra Delta, fidèle compagnon de tant de vols dits " Spéciaux" ..

Je faisais partie des heureux invités à participer à ton dernier vol supersonique
AF 4404 le 14 juin 2003.

Après dix années de retraite, j'ai repris le chemin de Roissy avec un sentiment mêlé et crainte de suivre des instants ultimes. Accueil impeccable à l'enregistrement et salon Concorde d'où ta beauté comble nos yeux. Embarquement...j'ai toujours trouvé ce terme inadapté comme invitation à te rejoindre...Passerelle...et là, grande émotion de retrouver les amis mécaniciens au sol garants de ta bonne santé. A cet instant j'ai pris conscience qu'ils sont indissociables du souvenir de tous mes vols.

Après une caresse sur ton fuselage, doux et solide, et un salut obligé comme lorsque l'on pénètre dans un sanctuaire par une porte basse, seconde émotion en retrouvant nos hôtes et stewards si beaux dans leur tenue et la chaleur de leur accueil.

Trop de monde dans le poste pour saluer les collègues. Ce sera pour le retour.

Installation tout au fond de la cabine. Chic...c'est ma place préférée pour bien te sentir vivre. Mise en route, roulage, puis déchaînement des Olympus qui nous poussent aux fesses de façon que personne ne doute du sérieux qui va suivre.



Puis dans l'indiscipline d'une joyeuse cabine, tu nous a amené en douceur à Mach II comme si de rien était.

Descente déjà...soudain regroupement de deux petits frères du ciel venus te saluer une dernière fois. Heureux pilotes qui peuvent t'admirer en vol.

Superbe atterrissage à Roissy et cœur serré de devoir te quitter...

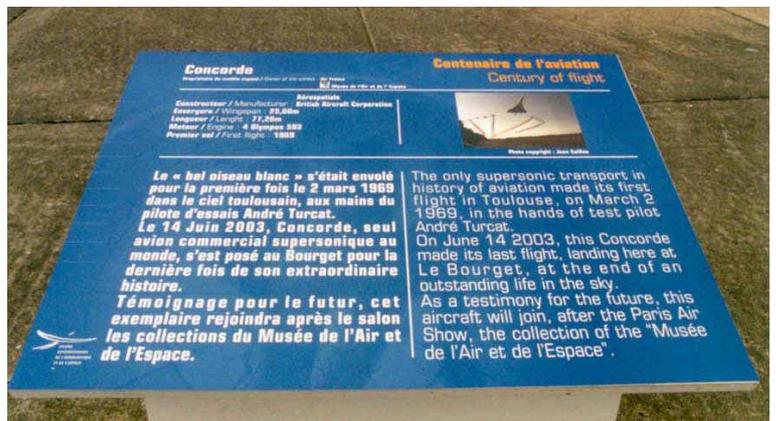
Puis, nous sommes allés t'attendre au Bourget où tu t'es posé bien discrètement, à notre goût...

De grands messieurs ont eu de belles paroles à ton égard et ont promis de bien bonnes choses pour toi. Je viendrai voir...

Te voilà le bec cloué comme un bel oiseau blanc empaillé
Tu peux compter sur nous pour parler de toi avec un cœur supersonique...

Claude Delorme

Remise du Concorde FBTSD au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget



Convoyage du Concorde F- BVFB de Roissy CDG à Karlsruhe Baden- Baden

-Vol AF 4406 du 24 juin 2003-

Comme quelques privilégiés désignés par M. Le Président du Groupe Air FRANCE, j'ai eu la grande joie de participer à un dernier vol sur Concorde.

Le 23 juin, j'ai donc abandonné la fraîcheur des châtaigniers du coin de Dordogne où j'habite, pour être aux premières heures du 24 à Roissy.

Me voici donc à l'enregistrement du vol AF 4406 pour Karlsruhe. Le même cérémonial que pour un vol vers New -York .Beaucoup de sollicitude de la part du personnel d'enregistrement. J'ai cru un moment, être un VIP!

L'accueil au salon Concorde mon rang de VIP. Beaucoup de gentillesse de la part des hôtesses de ce salon. Vraiment, nos passagers étaient bien traités. Parmi les "élus" de ce vol, j'ai retrouvé quelques têtes connues, entre autre des acteurs de la DM....pardon d'Air FRANCE Maintenance!

Quel plaisir de revoir ces anciens qui bichonnaient Concorde.



© Ph.Dela fosse/Air France

Quelques photos, l'embarquement toujours aussi folklorique, avec des passagers qui cherchent leur place, qui veulent changer, qui bloquent!

La porte d'embarquement passé...un furtif coup d'œil à gauche, vers le poste, et me voilà assis.



© Ph.Dela fosse/AirFrance

La mise en route.....Les souvenirs reviennent, les bruits, les odeurs, la nostalgie et le bonheur d'être là, une fois encre...la dernière, à bord de cette merveilleuse machine.

La mise en poussée , l'accélération...tout me revient en mémoire... Je suis virtuellement "devant"

La boucle au-dessus de l'Atlantique, le Mach:2.02,la décélération, l'approche à Karlsruhe.

La campagne allemande est envahie de voitures garées dans les champs, à plusieurs kilomètres de

l'aéroport.

Nous sommes attendus

Un dernier atterrissage en Concorde...La puissance des freins et des reverses. Encore des sensations connues. Les souvenirs remontent. Le parking, l'arrêt des moteurs. Ce sifflement caractéristique des réacteurs qui terminent leur travail pour la dernière fois provoque dans mon cœur une émotion difficile à contenir.



En passant la porte pour la dernière fois je découvre des privilégiés qui ont pu venir au pied de l'avion .Des personnalités, le directeur du musée Shinsheim, les journalistes accueillent les passagers de l'avion. Une frugale collation-avec saucisse!- prise dans une ambiance bon enfant, alors que la remise officielle de l'avion se déroule, avec de nombreux discours, nous permettra de reprendre des forces pour continuer la journée. Mais nous sommes très en retard sur l'horaire prévu .

Après cette cérémonie, nous embarquons en car pour le musée Sinsheim, que nous devons visiter. Un dernier regard vers le FB, un au revoir; dans quelques jours il voyagera sur le Rhin pour rejoindre le musée.

Nous sommes en retard...et de plus l'affluence des cars et voitures augmente ce retard. Après un rapide calcul, le chauffeur décide d'annuler la visite du musée situé à plusieurs dizaines de kilomètres de l'aéroport.

Ce sera pour une prochaine fois...Retour vers l'aéroport de Stuttgart, puis Paris. Une formidable journée qui me laissera rêveur et mélancolique.....

Philippe Girard



Transport du Concorde F-BVFB vers Sinsheim

Juin 2002

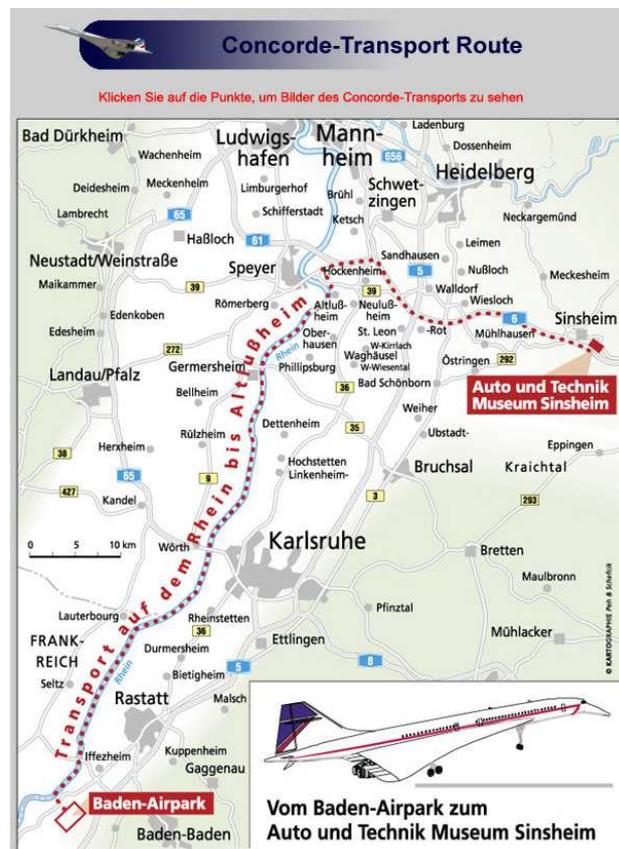
C'est le vendredi 18 juillet que débutera le convoi spectaculaire du Concorde, cet avion légendaire, depuis l'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden vers Sinsheim.

En tout, le transport durera deux jours complets avant que l'avion n'atteigne sa destination finale : le Musée de l'Auto et de la Technique de Sinsheim où la machine sera attendue tôt dans la matinée du dimanche 20 juillet.

Beaucoup de travaux ont été effectués préalablement sur cette majesté des airs pour la rendre apte au transport. Des experts d'Air France et du Musée de l'Auto et de la Technique de Sinsheim ont dû notamment déposer les moteurs puis démonter une partie des ailes ainsi que la dérive.

Le plus grand défi des transporteurs représente la largeur de l'avion. Même démonté, le Concorde est encore large de 14,45 m.

Après avoir étudié toutes les possibilités, un trajet a été retenu par les autorités compétentes et la planification finale a pu être réalisée. Comme lors de tous les transports spectaculaires effectués pour le compte du Musée de l'Auto et de la Technique de Sinsheim, on retrouve parmi les protagonistes les plus importants l'entreprise de transports Kübler et le grutier Scholpp.



Les derniers préparatifs pour le transports auront lieu dès vendredi matin. Le Concorde sera posé sur une remorque au moyen d'une grue. Le transport commencera véritablement vendredi midi en évoluant en direction de la rampe d'accès au Rhin sur le terrain militaire de l'Otan, à proximité de l'aéroport de Söllingen, où la remorque glissera sur un ponton flottant. Une fois la charge mise en place et bien fixée sur le ponton, le bateau commencera sa course en passant tout d'abord l'écluse d'Iffezheim. L'écluse passée, le bateau s'arrêtera pour la nuit.

Samedi matin, le bateau reprendra sa course pour descendre le Rhin en direction de Altlußheim. C'est là, au niveau de la rampe d'accès militaire au Rhin que le Concorde remontera sur la terre ferme. Des rampes d'accès spéciales auront préalablement été préparées et installées pour faciliter l'accès de la remorque à la route.



La remorque sera alors surbaissée pour permettre d'atteindre la hauteur autorisée pour la suite du transport.

C'est à 20 H samedi soir que le convoi, composé de 15 camions en tout, commencera à évoluer sur la route. Vers 22 H, il atteindra l'entrée d'autoroute Hockenheim/Speyer. Les autoroutes A61 et A6 seront, à cet effet, en partie fermées puisque le convoi exceptionnel aura besoin à certains endroits des quatre voies. Les ponts et les travaux sur les autoroutes sont les principaux obstacles qui devraient donner du fil à retordre aux convoyeurs. Le convoi sera attendu aux premières heures dimanche matin à Sinsheim. Là, des grues immenses attendront l'avion pour le hisser directement de l'autoroute sur le terrain du Musée de l'Auto et de la Technique de Sinsheim.



Nota: Ces images insolites, nous montrent que tout s'est passé conformément à la prévision du texte.



"Zukunftsvision" - Fotomontage unserer Concorde F-BVFB mit ihrer Konkurrentin aus dem Osten, der Tupolev TU 144

Nous vous invitons à aller visiter le Site Internet du **Musée Sinsheim** :

<http://www.technik-museum.de/concorde/bilder>



AF 6903
Paris –Toulouse
Vendredi 27 juin 2003
*"La Compagnie Air France
a le plaisir de vous inviter
au dernier vol du Concorde F-BVFC..."*

L'homme en a décidé ainsi ! Jamais plus Concorde ne fera rugir ses quatre réacteurs, jamais plus nous ne ressentirons cette formidable poussée, jamais plus il n'émerveillera les foules qui l'admiraient à l'atterrissage ou décollage, jamais plus il ne franchira le mur du son et jamais plus il ne nous bercera à Mach 2.

Il est 09 h 00 dans l'aérogare CDG 2A zone 6, lorsque les premiers invités se sont fait



© Eric Vaudon

enregistrer pour la dernière fois au stand Concorde. Retrouvailles générales dans le salon VIP où un petit souvenir attendait chaque passager et où l'on a retrouvé les personnalités toulousaines.

Les photographes, les journalistes, tout le monde se côtoyait avec le plaisir de se retrouver et le chagrin de perdre une avancée technologique, que rien ne remplacera dans un proche avenir.

C'est l'heure d'embarquer, le cœur serré par l'émotion, nous entrons, nous nous installons dans l'odeur particulière à Concorde et pour la dernière fois la porte se ferme sur ce remplissage particulier. Les moteurs se font entendre, toute l'équipe d'assistance technique Monsieur Hubert PROTIN en tête, alignée cote à cote dans leurs gilets fluos, lève le pouce, tout est OK, l'avion recule poussé par son tracteur, le champagne est servi et l'avion roule accompagné de toutes les voitures de piste disponibles, tout doucement pour saluer et remercier tous ses fans qui l'attendaient, le long du trajet qui doit l'amener sur la piste. Un petit stop devant le centre AF où d'un basculement de nez, notre bel oiseau blanc a dit adieu à ces milliers de bras qui applaudissaient ou se balançaient. Puis, le silence, un grand bruit, l'avion court sur la piste et c'est le dernier décollage. Il accélère, M 0.75, il accélère encore et c'est M 1, le dernier mur du son, les bravos les photos.

L'ambiance est très chaude, presque tout le monde est debout et attend. Bousculade autour des machmètres pour se faire photographier dès que l'avion atteint M 2.02. Des bravos et des applaudissements, et c'est la distribution des certificats du

passage du dernier mur du son de CONCORDE signé du Commandant Henri Gilles FOURNIER.



C'est déjà la descente et le F-BVFC se dirigent vers sa terre natale. Tout le monde est prêt pour l'atterrissage, et soudain c'est la remise de gaz. Quelle émotion ! C'est à croire que tout le pays est venu accompagner CONCORDE dans son dernier voyage. Toutes les routes, tous les chemins, collines et moindres espaces sont couverts de monde agitant bras, bouteilles de champagne et même gilets fluorescents des agents de piste. Après un « kiss » magnifique un petit tour au sol pour

aller saluer tous ces supporters amoureux du plus bel avion du monde, quelques difficultés pour aller rejoindre le parking devant le hangar qui l'a vu naître.

Quel accueil ! Le hangar est plein, un tapis rouge , des photographes et des journalistes, le PNT et le PNC en grande tenue, le PS et l'Encadrement d'Airbus Industrie, d'Air-France d'Aérospatiale, Tout le monde était là.

La porte est ouverte et commence la descente sur le tapis rouge vers les différents endroits réservés à chacun. Un véritable triomphe a été fait à nos Amis André TURCAT, Michel RETIF et Henri PERRIER. Monsieur TURCAT avait choisi le dernier fauteuil pour le dernier vol, car il avait eu le premier lors du premier vol.

Puis ce fut les discours de toutes les personnalités, et déjà les premiers départs retour vers la capitale.



CONCORDE ne volera plus, nous n'aurons plus jamais le plaisir de le voir évoluer majestueusement, avec sa grâce tranquille pleine d'assurance et de puissance, mais il restera dans le cœur de chacun de ses admirateurs un mythe. Merci BEL OISEAU BLANC pour tout ce que tu as apporté au monde aéronautique et au monde entier.

Gilbert BARBAROUX

PS :Je suis très heureux et je remercie très sincèrement notre direction de m'avoir invité à cette triste cérémonie qui restera un souvenir très fort.



Mrs Philippe Douste Blazy (Député Maire de Toulouse), Noël Forgeard (PDG d'Airbus) et Cyril Spinetta

Retour à la maison.....



Trente ans de rêve

Trente ans, nous avons rêvé.
Fait rêver

On nous le reprocherait presque, au nom de l'Économie, de la bonne gestion, de l'exacte prévision, de l'opportunité, des études de marché.

A peu près comme si nous avions proposé aux chalands, à une clientèle bien connue, un ustensile ménager, ou un fusil multi-coups deux fois plus rapide.

Seulement cette fois, la balle de fusil à 600 mètres par seconde, c'était nous, vous. Vous les passagers, ou vous qui faute de pouvoir en payer le billet, vous imaginiez à bord de la balle. Une balle de soixante mètres de long, blanche et belle comme un goéland avec un bec busqué pour décoller ou atterrir et un corps à quatre sièges de front sur vingt-cinq rangées. Un vol apparemment tout simple dans le calme de la stratosphère, avec le monde de nos cartes géographiques et le tumulte des grands orages visibles par les hublots au-dessous de nous, à plus de deux mille kilomètres/heure de sorte que les longues distances étaient couvertes le temps d'un bon repas. J'ai cité dans mon ouvrage la réaction d'un grand journaliste, d'ailleurs opposant sans sectarisme, après son vol : « Concorde incorpore dans sa fabrication une matière qui n'a pas de prix : la part du rêve ».

Longtemps le rêve n'a été que dans la tête, puis dans de premiers dessins inspirés des monoplaces de recherche et de chasse que nous faisons voler depuis quinze ans, puis encore dans les bancs d'essais de circuits de toutes sortes, de commandes de vol, enfin dans le simulateur comme ce livre a tenté de vous le faire vivre avec nous.

Et des équipes d'ingénieurs tournés vers l'avenir, de techniciens de premier rang ont commencé à définir des pièces, à demander et obtenir d'installer en France des machines nouvelles, entrées par là et depuis dans la pratique industrielle.

Et puis le prototype a été monté dans un hangar isolé. Mais sans peinture encore, et aussitôt emprisonné comme une palombe sous un filet de dizaines d'escabeaux, passerelles, échelles pour accéder partout, sans son nez qui deviendrait fameux. Et nous, les navigants, surplombant de la galerie du hangar le long fuseau et ses immenses ailes comme repliées, nous regardions interrogatifs: allons-nous vraiment faire voler cet animal?

Et puis il fut tout de blanc peint, prêt à paraître même si tous ses nerfs et muscles n'y étaient pas encore intégrés. Alors des tribunes furent montées devant le hangar. De grands patrons arrivèrent, des ministres, et avec nous un bon choix de professionnels s'installèrent sur des gradins de bois protégés de tentes, car c'était un 11 décembre. 1967.

Alors l'immense porte basculante, célèbre à l'époque, voulut bien attendre quelques semaines avant de se bloquer définitivement. Et nous l'avons vu sortir lentement, tracté mais comme glissant sur le béton, pour la première fois dégagé de tous escabeaux, éblouissant. Concorde. Nous retenions notre émotion. Il y eut de beaux discours franco-britanniques, des crépitements de flashes, des caméras de télévision.

Puis tout ce grand monde parti, nous sommes restés seuls avec lui, à longuement le regarder. Et comme vous tous, nous le regardons encore.

Et voici, trente-six ans plus tard, qu'il va rentrer pour toujours dans ses hangars. Il n'y aura plus de spectateurs sur la nationale 2 pour voir décoller ou se poser un avion pas comme les autres, porteur de rêve et maintenant, nous l'avons vu, de larmes.

Bien sûr le bilan comptable de l'épopée Concorde est négatif. Mais un négatif qui fut source de travail, de joie au travail, de joie procurée. Alors que d'autres entreprises, sans parler des hommes que je ne veux pas nommer, responsables de trous chiffrés en milliards sans profit pour le pays courent encore tranquilles à la faveur d'astuces juridiques.

Nos astuces étaient d'une autre nature, et riches d'autres retombées, et il suffit de citer quelques innovations que nous avons introduites : les commandes de vol

électriques, les freins en carbone et leur régulation anti-patinage, les régulations de systèmes embarqués comme les entrées d'air des moteurs et les moteurs eux-mêmes, le transfert de pétrole, le conditionnement d'air multi-étages, etc., sans parler de connaissances nouvelles comme celle de la stratosphère et de ses irrégularités de température.

Il est vrai qu'il ne manqua pas de détracteurs pour penser que de telles innovations prévisibles n'avaient pas de valeur chiffrable. Leurs arguments traduisaient surtout une rare frilosité technique : le vol supersonique en haute altitude allait par exemple faire avorter les femmes enceintes, tandis que le *bang* au sol mettrait à mal les couvées de visons, des objections qu'on n'oserait plus articuler à voix basse aujourd'hui, où les détracteurs demeurent sur les plans économique ou écologique, qui méritent la discussion. Les uns et les autres ne se sont pas en tous cas signalés par des réalisations qui aient laissé un nom, ni un souvenir.

Bien sûr nous n'avons pas eu toutes les chances.

Le choc pétrolier des années 70 fut rude, qui bouleversa l'économie mondiale avant qu'un système de régulation relative s'établît.

Le refroidissement brusque, dès avant, de la croissance du transport aérien, passant de quelque 4% à 1% annuel se mit de la partie. Les grandes compagnies aériennes américaines, nos clients principaux et obligatoires, qui avaient prévu trop gros dans leurs achats d'avions et quels avions, puisque c'était l'époque de l'énorme Boeing 747 se trouvèrent déjà sur-endettées. Alors augmenter leur flotte d'un avion nouveau, et trop cher reconnaissons-le, malgré l'attraction d'offrir aux clients un service si nouveau dont aucune étude de marché ne pouvait sérieusement prévoir l'impact, c'était compromettre gravement leur équilibre. D'ailleurs cet équilibre était si instable que la PanAm, entrée dans le rouge, n'en sortit plus durant ces trente ans et fut la première à sombrer, malgré tout son prestige. Et puis le goût et l'intérêt de clients, difficiles à dénombrer, cela passe tout de même après la survie économique. Observez l'effarant spectacle de ces compagnies de transport aérien, depuis la première d'entre elles jusqu'à celles de pays réputés pour leur stable prospérité, qui tombent comme des châteaux de cartes pour s'être sur-équipées, sans pouvoir prévoir l'insécurité brutale et les conflits. Souhaitons qu'aujourd'hui, dans ce ciel assombri, aucun constructeur ne les suive dans la faillite avant que le monde ne soit revenu au calme. Mais Concorde ne pouvait être que victime désignée de ces explosions et implosions, et des psychoses auxquelles il semble que n'échappent pas même les acteurs financiers les plus froids.

Plus grave peut-être au départ pour notre propre entreprise, l'absence de réflexion et d'organisation industrielle entre les avionneurs français et britanniques au moment de la signature de l'accord intergouvernemental de 1962 nous fit perdre, à mon sens, trois années dans la mise en service de l'avion, trois années cruciales dans la conjoncture des années 70.

Même enfin l'échec technique de nos concurrents, américains comme russes, joua contre nous. Leur réussite eût vitalisé le marché, abattu les barrières que l'on sait, et comme l'on dit essuyé les plâtres avec nous. Glorieux, mais toujours dur d'être seul à se battre.

Je me rappelle encore un entretien, en 1961 ou 62, avec le grand responsable d'alors de l'administration aéronautique américaine, Najeeb Halaby. Je traduis sa réaction, à l'annonce de notre intention de faire entrer le vol supersonique dans le jeu commercial : « Ce n'est pas vrai, vous n'allez pas, vous petits Français, vous lancer dans pareille entreprise. Contentez-vous donc de faire du fromage, du champagne, des vélos et des cannes à pêche. Vous rêvez ». Eh bien justement oui ! D'ailleurs la citation qui accompagnait la remise du *Harmon International Trophy*, que j'avais reçu deux ans avant des mains du Président des États-Unis après les vols à Mach 2 et davantage du *Griffon*, ne portait-elle pas : « thus establishing the faisability of a commercial aircraft crossing the Atlantic in less than three hours » ?

Pourtant je crois que nous avons eu de la chance. Davantage que le très beau Super-Constellation de Lockheed, commercialement écrasé dans les années 50 après trois ans de service par la sortie du Boeing 707, longtemps le roi de l'Atlantique. Et j'ai toujours cru que nous aurions dû être associés avec Lockheed pour le supersonique, comme cela nous fut pratiquement offert, j'en fus témoin.

Nous avons eu la chance de faire tout de même près de trente ans de service commercial. Nous, je ne veux pas dire seulement les constructeurs, équipementiers et coopérants, par dizaines de mille en France et Grande-Bretagne, pour notre travail et notre compétence acquise, nous les quelques centaines qui bouclâmes des tours du monde de rêve, mais nous aussi nos deux pays et nos peuples pour la conscience et la fierté de savoir que nous étions capables d'une telle oeuvre, où Américains et Soviétiques se cassaient les dents, et pas seulement les dents hélas !

Et nous plus encore, si on veut bien le permettre, nous les navigants qui avons assumé la mission de faire naître au ciel puis de mettre au point cette « machine » si complexe, trois fois plus grosse que notre belle Caravelle et deux fois et demie plus rapide. Et cela aidés par trois facteurs rarement réunis : des patrons qui étaient des professionnels et comprenaient nos problèmes et nos exigences techniques, des gouvernements nous aidant sans barguigner, et un enthousiasme général des acteurs et du public, qui n'oublie toujours pas et reste marqué.

Au nom de la sécurité et pour mettre tous les atouts dans nos mains, je reconnais que j'ai peut-être trop exigé, alourdissant ainsi certains coûts. Par exemple, pour assurer la sécurité à l'atterrissage des prototypes, j'ai demandé pour eux l'installation d'un parachute de freinage. « Mais, voyons, vous avez des freins » « Oui, mais leur mise au point est toujours difficile, et je ne peux m'y fier d'avance » « Et les moteurs ont des reverses de jet » « Certes, mais elles n'auront jamais fonctionné qu'au banc d'essais, et le moteur n'aura volé que quelques dizaines d'heures (en soute d'un bombardier Vulcan) avant que Concorde ne vienne au vol ; risqué d'y compter ! ». Eh bien nous avons eu notre parachute de freinage, qu'il a fallu d'ailleurs mettre au point lui-même, au prix de son installation, de sa commande de déploiement sûr (qu'il ne vienne pas à s'ouvrir en vol !), et de la reprise des efforts dans la structure de l'avion. *A posteriori*, je ne suis pas sûr d'avoir eu raison. Mais enfin tout s'est bien passé, et c'est cela dont nous avons la responsabilité, conscients qu'un accident ou un incident grave pouvait compromettre le destin du programme et avec lui les millions d'heures de travail que nous allions porter, tenir entre nos mains.

Alors imaginez, vous qui me lisez, le souci et la joie professionnelle que nous avons d'une telle charge, de participer à la conception de tout cet édifice de systèmes, de réfléchir à toutes ses défaillances possibles pour y parer d'avance comme c'est notre métier, de concevoir chaque commande, chaque instrument de contrôle, de les disposer dans un espace toujours trop petit, de demander des modifications dès le simulateur (plus d'un millier avant même le premier vol), de perfectionner. On nous a même accusé de perfectionnisme ; mais avons-nous le droit de l'imparfait ? Et nous travaillions dans le même esprit avec le Bureau d'études. Je vois toujours son chef, Lucien Servanty, venant examiner les enregistrements rapportés des vols, encore sur bandes de papier photographique ; silencieusement, armé de cet instrument devenu objet de musée et qui était notre arme d'ingénieurs, la règle à calcul, et d'un compas à pointes sèches, il remesurait chaque élément enregistré, et méditait.

Mais c'est le moment d'écrire quelques mots sur l'équipe extraordinaire que nous avons pu réunir à la Direction des Essais en Vol elle-même, équipe à laquelle, en la saluant, je voudrais exprimer une nouvelle fois la sorte de confusion que j'éprouve d'avoir été mis par les médias en position d'usurper la notoriété « du pilote de Concorde ». Croyez-moi, mes compagnons, je suis conscient de trois choses. D'abord, bien évidemment, de n'avoir rien pu faire sans votre compétence et votre ardeur.

Ensuite que plusieurs d'entre vous auraient pu tenir ma place, non seulement aux commandes quelles que fussent les conditions, mais à ma place de chef, la meilleure

preuve étant que deux d'entre vous m'ont succédé. Enfin de votre valeur, que la réussite de la machine me dispense de commenter.

Et puis il fallait bien un responsable des essais en vol, n'est-ce pas ? Avec amitié vous l'avez bien pris, et plusieurs des navigants du temps m'appellent encore volontiers Chef. Oui, je le fus, et j'en accepte donc aussi la responsabilité. Parce que j'étais l'aîné ? Peut-être bien : quarante ans lorsque je rejoignis la société, quarante-sept lors du premier vol. Plutôt parce que cet âge même, qui laisse encore toutes les facultés physiques (et mentales !), m'avait donné la chance jusque là de voler un peu sur tout ce qui était supersonique, et particulièrement à voilure delta.

Il me faut étendre cette reconnaissance profonde à tous les autres des Essais en Vol, les non navigants, ils furent en pointe plus de deux cents, qui nous préparèrent intellectuellement à nos missions et eurent à digérer, si je puis dire, la moisson submergeante d'enregistrements que nous rapportions sur des supports qui ne bénéficiaient pas encore des progrès des ordinateurs. Enfin, hors de notre équipe même, je pense à « la piste », ceux qui préparaient chaque jour l'avion lui-même, l'aimaient comme nous l'aimions, et tout particulièrement nos chers metteurs au point, les derniers à examiner l'avion partant pour le vol d'essais, à nous assurer, dans un dernier dialogue au téléphone de piste que tout paraissait impeccable : « Allô, le bord, tout OK, cales retirées, bon vent ! »

Au moment où se termine l'histoire en vol de notre avion, je pense à vous, qui avez si bien travaillé, après le drame du 25 juillet 2000, pour remettre Concorde en vol, un vol de deux ans. Ne regrettez pas votre peine. Vous n'avez pas travaillé pour rien, en ressuscitant des archives papier, en rampant dans les réservoirs, d'abord en mettant ainsi encore au point de nouvelles méthodes techniques, bien sûr particulièrement un nouveau type de pneumatique, qui ne seront pas sans retombées ni lendemain, et puis en permettant que l'épopée ne se termine pas dans le noir. Je souhaiterais même qu'elle se termine en gloire par un exploit qu'il n'est pas en mon pouvoir de décider, qui est tout à fait dans les capacités de notre avion, et qu'aucun autre ne pourra battre dans le quart de siècle à venir. Mais la gloire et la beauté ne sont plus du vocabulaire de nos patrons.

À vous les PNT et PNC de la Compagnie, qui avez su si bien maîtriser une machine qu'il faut bien reconnaître complexe, et emballer (aux deux sens) vos passagers. À vous surtout les officiers mécaniciens navigants, qui aurez achevé votre carrière personnelle et votre métier, lequel va disparaître avec Concorde après avoir si bien mérité de l'Aéronautique depuis sa naissance. A tous ceux pour qui le métier n'est pas un temps mesuré à passer au travail, mais une responsabilité et une joie de la vie. Soyez donc fiers.

Maintenant il ne faut pas vivre de nostalgie; Nous avons de beaux souvenirs certes, mais aussi une aptitude au rêve à transmettre. Rêve qui n'est pas utopie, malgré quelques esprits chagrins, mais capacité à concevoir en avant. Et puis je crois que grâce à tout ce passé, des centaines de mille de nos concitoyens et d'ailleurs, ou plus probablement des millions auront eu chaud au cœur.

Y aura-t-il à nouveau, plus tard, un successeur de Concorde, un transport supersonique ? Chacun y pense. Il ne manque naturellement pas déjà des habitués détracteurs, jusqu'à ce qu'un projet américain ou japonais soit annoncé.

En fait la question est aussi bien commerciale que technique.

Par réflexion personnelle autant qu'en écoutant les réactions de ceux qui arrivent d'Amérique du Sud ou d'Australie, en devinant celles des hommes d'affaires, de spectacle, de politique qui doivent et devront en nombre croissant traverser l'immense Pacifique vers le Japon, la Chine et l'Asie du Sud-Est, tous ceux qui ont à endurer les vols de douze ou quinze heures avant de se retrouver au travail de l'autre rive d'un océan, je n'ai aucun doute sur l'intérêt qu'ils trouveront à diviser leur temps de voyage par deux ou plus.

Ou plus, car il m'arrive de croire qu'on n'ira pas se « traîner » longtemps aux 2000 kilomètres/heure de Concorde !

Le tout est de savoir à quel prix. Car il faut bien reconnaître que les tarifs Concorde deviennent dissuasifs dès que la situation économique se dégrade, ce dont nous sortons peut-être mais qui se reproduira. Et c'est là que se rejoignent le commerce et la technique, et c'est un pari exigeant. À quel coût ? Et qui l'assumera ?

Non pas du fait de la difficulté technique. Depuis longtemps déjà, les équipes de recherche scientifique de France et d'Allemagne travaillent de concert sur les nouveaux problèmes posés. Il existe une veille technologique, ou pour mieux dire une avancée méthodique dans le domaine supersonique, y compris dans une optique civile, la seule que j'appelle de mes vœux.

Non pas aux essais en vol. Je suis convaincu de l'aptitude et de l'enthousiasme de nos successeurs à mettre au point l'objet de ce nouveau rêve, quelque dinosaure que ce doive être. Et pour tout dire, j'aimerais bien me trouver à leur place. Non pas en compagnie : nous ne cessons tous de nous adapter.

Mais à quoi ressemblera-t-elle, cette nouvelle flèche des hauteurs ?

Congrès après congrès, lorsque le transport aérien se portait bien, l'unanimité se faisait presque sur le successeur : même forme générale que Concorde avec quelques améliorations aérodynamiques, même vitesse pour utiliser encore des alliages métalliques légers, deux cent cinquante places au lieu de cent (ce qui est tout de même un sacré changement d'échelle, non sans conséquences techniques et commerciales), rayon d'action de dix milliers kilomètres au lieu de six (même remarque), et bien sûr moteur plus efficace en subsonique et surtout moins bruyant (c'est le point technique le plus dur). La discussion achoppait d'ailleurs sur ce dernier point : un véritable nouveau moteur était déjà nécessaire, aux manches d'air et à la combustion évolutives en vol. Un bon défi pour la recherche et les constructeurs, mais tenable.

Maintenant, alors que le temps d'une décision s'éloigne à l'horizon brumeux, quels que soient les pays et les constructeurs, on ne peut guère compter voir le fameux « successeur » en vol commercial avant vingt ou vingt-cinq ans, le fameux adage « on n'arrête pas le progrès » n'étant plus de mise. Cela laisse du temps pour la méditation, les supputations, et la recherche, ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut pas s'y adonner constamment ; les politiques devraient en redevenir conscients comme le furent un Général De Gaulle ou un Michel Debré.

Alors on peut, on doit, penser plus en avant, et notamment croirais-je, à augmenter la vitesse, grâce à des matériaux nouveaux et, à tant faire, un moteur nettement plus évolué, et encore le rayon d'action, vers quelque douze mille kilomètres, pour couvrir toutes les grandes routes transocéaniques du siècle qui s'ouvre à peine. Peut-être d'ailleurs quelque progrès technique permettra-t-il de survoler en supersonique les terres habitées. Nous l'avions bien fait expérimentalement, et clandestinement, en Concorde sans soulever la révolution ; et ç'eût été déjà tolérable sans le mauvais souvenir laissé par les *bangs* des premiers appareils supersoniques militaires, lorsque nous connaissions mal le phénomène et les méthodes de vol pour les limiter. Je ne peux pas faire le prophète sur l'aspect et les caractéristiques de ce futur dont j'invite mes lecteurs à rêver à nouveau. Il ne ressemblera pas en tous cas au projet *bluff* et déjà défunt du « sonic cruiser » de Boeing, auquel nous n'avons jamais cru.

Tout ce qui me semble certain du fait des lois de la physique et de l'aérodynamique est que le fuselage restera long et très effilé (ce qui n'empêche pas, et même me semble recommander qu'il puisse être plat, ne serait-ce que pour avoir les coudées franches), que l'aile sera encore à forte flèche (évolutive selon l'envergure, mais point mécaniquement variable comme le même Boeing l'avait inconsidérément envisagé), que le nez ne s'abaissera plus du fait des progrès dans la télévision, que l'embryon de plan « canard » à l'avant croîtra... et que les menus des repas à bord resteront royaux.

Nous pouvons envier nos petits-enfants, en souhaitant et réclamant que la recherche soit soutenue dans l'Europe même, de façon à ne pas être en remorque, puisque nous avons démontré qu'elle pouvait se tenir en motrice.

Nous sommes dans un monde violent et irrationnel. Les conséquences sur le transport aérien en sont dramatiquement évidentes : Quelle compagnie américaine n'est pas au rouge ou à son bord ? Et combien faut-il encore attendre de faillites jusqu'en Europe ? Ce n'est pas une raison pour croire ce monde irréformable, particulièrement si le Président des Etats-Unis, aujourd'hui l'homme le plus puissant du monde, ne doit pas se contenter d'invoquer le nom de Dieu aux bouts de ses discours ; si les dirigeants de certains pays cherchent sans préjugés tribaux un développement raisonnable vainqueur de la misère au lieu de mettre d'énormes fortunes personnelles à l'abri. En somme si le concert aujourd'hui cacophonique des nations en revient à se référer à une flamme, à une transcendance et à une morale qui en découle et s'impose, en fait et en droit. Alors, on pourra parler de nouveau de progrès sans faire hausser des épaules ou grincer des dents. Alors aussi les gens de l'aéronautique auront du pain sur la planche s'il y en a sur toutes les tables.

Le progrès, ce coup-ci enrayé, n'est pas vain. Il vaut s'il rend quelque part des gens plus heureux.

A.T. mai 2003.



*Partiellement publié par Valeurs actuelles 6 juin 03 (avec de bonnes photos).
Est inséré dans l'ouvrage d'André Turcat que tous les "Apcosiens", comme ceux de "Promouvoir Concorde" connaissent, réédité par le cherche-midi-éditeur « Concorde, Essais et batailles », timbré « Trente ans de rêve ». Ici avec l'autorisation de l'éditeur.*



Equipage 1^{er} vol
De G à D: Michel Rétif, André Turcat,
Henri Perrier, Jacques Guignard



1^{er} Décollage à Toulouse, 2 mars 1969

Lettre ouverte à Concorde

Avril 2003

*Si j'étais un airbus, je me sentirais orphelin...
Si j'étais un lanceur Ariane je me sentirai aussi orphelin...
Si j'étais Américain, je me rappellerais ces deux avions, nez à nez, le 7 novembre 2001,
et venant témoigner de l'attachement de la "vieille Europe" au "nouveau monde"...
Si j'étais Anglais, je me rappellerais que les inches et les feet peuvent faire bon ménage avec les mètres et les centimètres...
Si j'étais Singapourien, même en ces moments de vigilance médicale, je me rappellerais qu'il a aussi porté mes couleurs...
Si j'étais...*

mais je préfère lui laisser la parole...

" Je suis simplement Européen !!! fier de ce défi, remporté avec mon frère Anglais...
J'ai sillonné l'azur, admiré et fait admirer la rondeur de la Terre et le bleu de son ciel.
J'ai fais rêver l'homme et son rêve s'est réalisé !
Je l'ai emmené à Mach 2 en costume cravate ou en chemisette...

L'esthétique incomparable de mes formes a fait de moi un symbole, un mythe...

Il faut se réveiller, aujourd'hui, car les rêves finissent toujours au petit matin...

Le Dieu Economie, vénéré par notre technocratie a eu raison de mon opiniâtreté...
Je ne peux pourtant pas lui en vouloir car j'étais, moi-même, bien triste de ne voler parfois que pour une petite trentaine ou quarantaine de personnes alors que je sais très bien me débrouiller quand ils sont cent...

Le temps passe... Contrairement à beaucoup, je ne souhaitais pas encore la retraite et je ne l'ai pas préparée...

Mais on s'accommode de tout et je sais que la décision est "économiquement" correcte...

Alors je vous fais ma révérence, en un kiss landing comme seuls mes Commandants de Bord savent en faire.
Il me reste deux mois pour organiser mon "après"... pour apprendre à cultiver mon jardin et tailler mes rosiers...

Mais, qui que vous soyez, partis avec un de mes frères en juillet 2000 ou toujours passagers, navigants, admirateurs, indifférents...
Rappelez vous simplement de mon nom...

Ce sera mon testament en ce bas monde...

Au fait... je m'appelle **CONCORDE** !!! tout simplement..

(Merci NZ alias Claude Farhi)

Poème recueilli sur le Site Internet de l' A.I.A.C.C et reproduit avec l'autorisation de son Président
M Jean-Luc Bartos. <http://membres.lycos.fr/clubconcorde/cadre2-fr.htm>



Concorde, tu nous quittes nous laissant des regrets,
Ton règne se termine et tu vas nous manquer.
On ne te verra plus t'envolant vers le ciel,
Toi qui pouvais flirter avec un arc-en-ciel.
Merci à ceux qui t'ont construit, à ceux qui t'ont fait naître,
À ceux qui aujourd'hui vont te voir disparaître.
Merci aussi à tous les équipages,
Qui t'ont donné la vie avec tant de panache.
Pour des générations tu marqueras l'histoire,
Pour nous tu resteras longtemps dans nos mémoires.
Air-France à jamais ne pourra t'oublier,
Toi qui rentres dans ce monde que l'on nomme Passé.
Concorde nous te disons Adieu
Adieu les larmes aux yeux.

G. Lafon . 18 IV . 2003

Article paru dans la revue **PRESENCE des Retraités AIR FRANCE (ARAF)** du
2ème Trimestre 2003 N° 133 (autorisation de reproduction accordée)

SUPER CONSTELLATION NEWS

Jun 2003

Cher membre,

Nous sommes conscients du long silence qui s'est écoulé depuis nos dernières nouvelles de janvier 2003. Comme vous vous en rendez compte en lisant ces lignes, nous avons travaillé très durement pendant tout ce temps. La situation a évolué rapidement et le projet a même été en péril à plusieurs reprises. Pour ces raisons, nous avons décidé de ne plus donner de nouvelles jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée.

Comme vous le savez, nous avons tenu une séance d'information sur le projet du Super Constellation, en décembre 2002 à Genève. Le comité a informé les membres présents et une lettre d'information a été envoyée à tous les membres. Nous vous informions que les négociations pour l'achat du Super Constellation de Camarillo (l'un des 3 derniers Super Constellation en état de vol dans le monde) continueraient pendant le premier trimestre 2003.



N105CF avec le MATS-Connie

Quelques semaines plus tard, notre sponsor principal décidait de se retirer en raison de l'arrêt de la restauration de N105CF et de doutes quant à nos moyens financiers. Malgré le fait que nous ayons restructuré l'association et résolu tous nos problèmes, notre sponsor principal a décidé de ne pas revenir sur sa décision. Cette nouvelle a été très dure mais

nous étions décidés à concrétiser notre rêve commun.



N73544, Camarillo Connie

Comme nous ne pouvions plus acheter le Super Constellation de Camarillo dans ces conditions, nous devons trouver une autre solution.

Après plusieurs mois de négociations et grâce aux excellentes relations que nous entretenons avec le propriétaire du Super Constellation de Camarillo (Mr Benny Younes), nous avons trouvé un accord de location-vente de son avion. Nous mettrons l'avion en service en Europe, dès le printemps 2004, avec l'aide de son groupe. Cette solution permettra également à nos bénévoles d'acquérir une solide expérience de l'avion. Selon nos plans, l'association SCFA sera l'heureuse propriétaire de cet avion mythique après 4 ans d'exploitation.



Le MATS-Connie sur l'Arizona

En avril 2003, grâce à quelques membres de l'association, nous avons trouvé une somme d'argent importante. Malheureusement, ce n'est pas tout à fait suffisant. Nous sommes confiants de pouvoir boucler notre budget de location-vente du Super Constellation avec l'aide des membres supporters.

Cotisation de membre 2003

Afin de commencer l'exploitation du Super Constellation N73544 en Europe dès le printemps 2004, nous devons boucler le budget de financement du projet. Malgré le fait que nous avons trouvé une partie importante des fonds nécessaires, nous ne pourrions continuer que si chaque membre de l'association continue de soutenir le projet. Nous sommes confiant du succès du projet dans la mesure où chaque membre s'acquitte de sa cotisation 2003 de CHF 120.- ou 80.- Euros. En contrepartie et pour vous montrer à quel point nous apprécions votre soutien, le comité a décidé de déduire 50% de votre cotisation 2003, du prix du billet de votre premier vol sur le Super Constellation.



Le Camarillo Connie à l'atterrissage

Rappel du projet

Comme vous vous en souvenez peut-être, le projet a commencé en l'an 2000, lorsque quelques passionnés du Super Constellation ont décidé de redonner vie à un avion de ce type, qui était parqué depuis plus de 7 ans sur le tarmac de St-Domingue. Après quelques réparations sommaires, l'avion s'est envolé pour l'Arizona pour une restauration complète. Malheureusement, après de nombreuses heures de travail, la décision a été prise d'arrêter la restauration de l'avion. Plusieurs raisons nous ont amenés à cette décision. L'une d'entre-elles a été l'expérience vécue par nos amis du groupe du Constellation hollandais (musée de l'aviation). Ce groupe a ramené un Constellation à Amsterdam en l'an 2002. Après des années de restauration et un investissement financier considérable, le groupe hollandais n'a pu obtenir qu'un certificat de vol restreint qui empêche le transport de passagers. Nous ne pouvions accepter

d'obtenir un tel certificat car notre but est de partager avec nos membres la possibilité de voler à bord d'un avion aussi unique que magnifique.



La cabine du Camarillo Connie

Le travail et l'argent investis dans le premier projet (N105CF), ainsi que le soutien de nos membres nous ont permis de rebondir sur le 2^{ème} projet, l'exploitation d'un Super Constellation déjà restauré et certifié pour l'emport de passagers (N73544). De nombreuses pièces du 1^{er} Super Constellation ont été restaurées et certifiées. Cet avion pourrait être mis à disposition d'un musée européen dans le futur. Nous avons également trouvé 5 moteurs à l'état « neuf » qui feront partie de notre important stock de pièces détachées.

Depuis, le projet s'est agrandi et nous avons aujourd'hui près de 1000 membres supporters.

Sponsors

Nous sommes confiants que nous retrouverons un sponsor principal qui bénéficiera de ce projet unique et de la couverture médiatique importante à venir (le projet a déjà été couvert par de nombreux articles dans des journaux et magazines ainsi que par plusieurs émissions de télévision). Dès 2004, le Super Constellation sera visible dans de nombreux meetings aériens et aéroports en Europe. Il transportera régulièrement des passagers (qui seront tous membres de notre association, selon les règles de l'office fédéral de l'aviation civile).

De nombreux co-sponsors et aéroports soutiennent déjà le projet, ce qui est très encourageant



Assemblée Générale SCSC

Afin d'intégrer les deux Clubs de Supporters (SCSC) dans la *Super Constellation Flyers Association* (SCFA) et vous informer sur l'avancement du projet, nous organiserons une assemblée générale pour chacun des clubs.

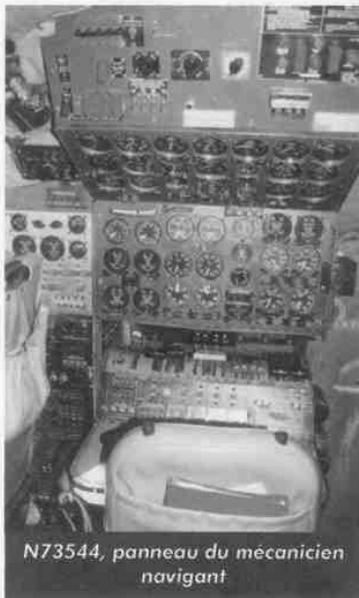
Réservez vos dates :

- Assemblée générale SCSC, à Altenrhein (Suisse) le samedi 30 août 2003
- Assemblée générale SCSC France, à Lyon (France) le samedi 4 octobre 2003

Bien entendu, tous les membres des 2 clubs sont les bienvenus dans chacune des assemblées (vote uniquement dans l'assemblée correspondante pour des raisons légales). Vous recevrez l'invitation à l'assemblée générale d'ici quelques semaines.

N73544 vol Californie-Europe

Si vous désirez participer à ce vol de retour mémorable en Super Constellation, de la Californie à destination de l'Euroairport de Bâle-Mulhouse-Fribourg, nous vous prions de contacter votre « team ». Le prix des billets dépend du secteur que vous choisirez (\$ 5000 pour le vol complet). Le vol devrait avoir lieu en avril/mai 2004 (la date sera confirmée par la suite). Nous vous recommandons de réserver vos sièges rapidement en raison du nombre limité de places.



N73544, panneau du mécanicien navigant



Le nez du N73544

Un projet unique

Ce fantastique projet, le seul de ce type en Europe, associant des milliers de passionnés et de nombreux sponsors dans un projet à but non lucratif destiné à ramener en Europe le Super Constellation, est proche de se réaliser grâce à vous.



Si vous avez des questions, n'hésitez pas à contacter votre « team ».

Langue française:

Téléphone: +41 (0)79 700 1049

Fax: +41 (0)86 079 700 1049

Adresse: SCFA, CP 436, CH - 4009 Bâle

Email: InfoF@superconstellation.org

Langue anglaise:

Téléphone: +41 (0)79 700 1049

Fax: +41 (0)86 079 700 1049

Adresse: SCFA, CP 436, CH - 4009 Bâle

Email: InfoE@superconstellation.org

Langue allemande:

Téléphone: +41 (0)79 799 1049

Fax: +41 (0)86 079 799 1049

Adresse: SCFA, CP 436, CH - 4009 Bâle

Email: InfoD@superconstellation.org

Nous vous remercions vivement pour votre confiance et votre soutien.

Avec nos meilleures salutations,

Le comité de la SCFA :

Francisco Agullo, Peter Kalt, Peter Manzoni and Ernst Frei

Impressum:

Editeur: Super Constellation Flyers Association, CP 436, CH-4009 Bâle, Suisse

Personnel éditorial: Patrick Danalet

Traduction: -

Impression: Administration D

© Reproduction, aussi dans les parties, seulement avec la permission antérieure de l'éditeur



Démarrage moteur du Comarillo Connie

DECLARATION D'ADHESION

Je déclare vouloir adhérer au :

SUPER CONNIE SUPPORTERS CLUB

Nom	Prénom
Rue, No	Code Postal
Ville	Pays
Téléphone	Fax
Téléphone portable	E-Mail
Date	Signature

La cotisation annuelle est de 80 Euros

(nouveaux membres : toute cotisation payée jusqu'au 30 septembre de l'année en cours compte pour l'année en cours uniquement. Toute cotisation payée après le 1^{er} octobre compte pour l'année en cours ainsi que pour l'année suivante).

En tant que membre du *Super Connie Supporters Club* vous avez les avantages suivants :

1. Possibilité de voler sur le Super Constellation (exclusivement réservé aux membres), paiement du billet en sus;
2. Priorité lors de la réservation d'un vol pour les membres déjà inscrits;
3. Abonnement à notre journal d'information *Super Constellation News* paraissant 3-4 fois par an. Le journal publie des informations inédites à l'attention des membres.
4. Rabais de 25 % sur tous les articles de vente du Club (polos, pins, affiches, autocollants, cartes postales, etc.);
5. Visite gratuite du Super Constellation lors des expositions et meetings aériens ;
6. Invitation à l'assemblée annuelle et aux autres manifestations organisées par le *Super Connie Supporters Club*.

Le *Super Connie Supporters Club* ainsi que la *Super Constellation Flyers Association* sont des associations à but non lucratif composées uniquement de bénévoles. Il s'agit d'un projet unique en Europe. Notre rêve est de faire revoler un avion mythique faisant partie du patrimoine aéronautique mondial. C'est grâce à l'aide de chacun, volontaires, bénévoles, donateurs et sponsors que nous réussissons ce pari fou. Soutenez activement le projet, parlez-en autour de vous. Nous vous remercions pour votre soutien.

SUPER CONNIE SUPPORTERS CLUB

Patrick Danalet

Les Grands Champs 11

Rue Jean de Gingsins 899

01220 Divonne-Les-Bains

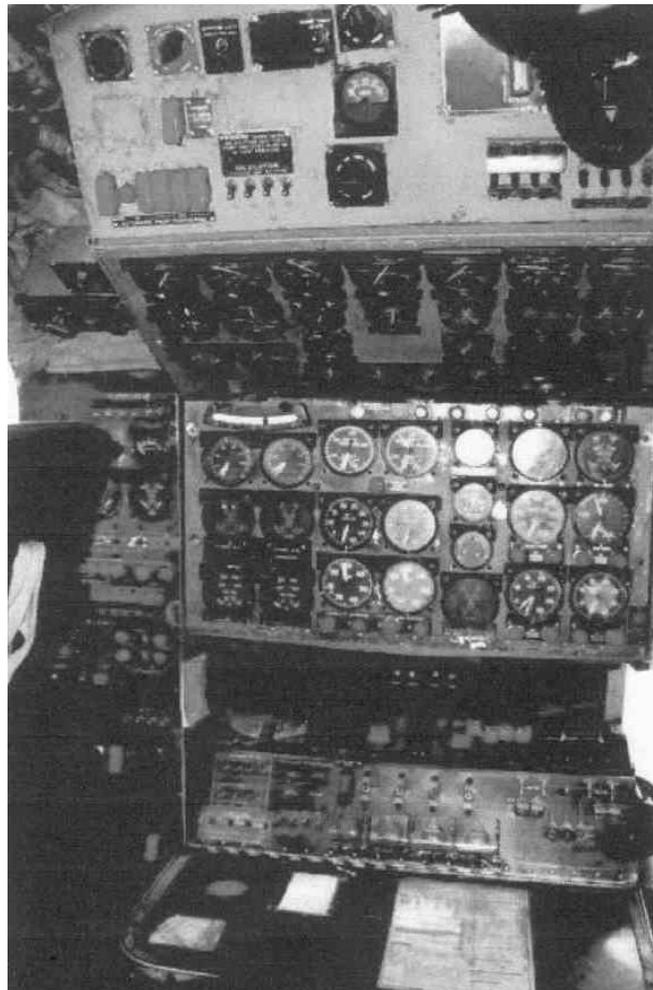
Tel : 04 50 20 54 68

Fax : 04 50 20 54 69

E-mail : patrickdanalet@wanadoo.fr

Internet : www.superconstellation.ch

Certains reconnaîtront....!



IN MEMORIAM

Edouard LAFONT

Mon Cher Edouard, nous étions très proches, tu étais mon ami, certes, je n'étais pas le seul, nous étions nombreux à t'apprécier, toi, toujours prêt à communiquer avec les uns et les autres, à donner un avis justifié sur les événements de la vie, mais surtout, dans le cadre de nos activités professionnelles. Ton expérience dans le domaine de la piste était très appréciée de tous.

Après avoir suivi une sérieuse formation à l'Ecole de Gourdan Polignan, tu as commencé ta vie professionnelle à l'A.I.A de Blagnac, d'où tu as rejoint la famille des avions Dewoitine dans le cadre de la S.N.C.A.S.E d'après guerre, ta spécialité était l'hydraulique et les commandes de vol, à ce titre, tu as largement participé à la mise au point finale des avions Languedoc et Armagnac produit à Toulouse, mais la Caravelle a vraiment marqué ta vie professionnelle.

Pour Caravelle tu ne comptais pas le temps passé au " boulot " à vrai dire ce temps tu l'affectionnais, toujours prêt au service de ce bel oiseau, avec lequel tu as d'ailleurs participé avec l'équipe technique d'accompagnement à de nombreux voyages de présentation.

Et ce Concorde, cet avion mythique pour lequel tu t'es donné sans compter, jusqu'au jour de ton départ à la retraite.

Cette retraite tu l'as passée pas trop loin des avions et de tes amis avec lesquels tu aimais rappeler quelques bons souvenirs, de cette vie bien remplie, jusqu'à ce 11 janvier 2003 ou tu nous as quitté.

Tous te disent ; Adieu Edouard.

Ton ami.

André CHAUMETON

Claude Lenseigne

Né en 1933-Décédé fin Janvier 2003
Ingénieur de l'armement (Polytechnique plus Sup'Aéro.).
Débute sa carrière au C.E.V.

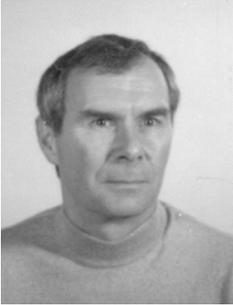
En 1970 est affecté au groupe Concorde du S.T.A (Service Technique Aéronautique).
Embauché par Aérospatiale début 1973.

- de 1973 à 1978 Responsable du Service d'analyse de fiabilité et à ce titre participe à la Certification de Concorde.
- de 1979 à 1985 Responsable au Bureau d'Etudes du suivi Technique de Concorde.
- de 1986 à 1990 participe à l'étude de projet Hermès jusqu'à l'abandon de ce programme.
- de 1991 à fin 1994 où il prend sa retraite, est responsable du groupe d'études du Supersonique de seconde génération.

Grand alpiniste, effectuée de nombreuses expédition au Népal.
Président du C.A.F (Club Alpin Français) pour la région Midi-Pyrénées

A Jean ESCUYER, notre Ami.

Tu nous as quittés soudainement, aussi discrètement que tu as toujours vécu, comme si tu ne voulais déranger personne. A ta dernière heure, le 12 Août, tu regardais le Ciel dans lequel tu faisais évoluer ton modèle réduit. Un symbole ?



En tout cas l'image forte de tes passions pour l'avion et sa mécanique. Tu les as associées, réunies en une seule en devenant Mécanicien Navigant, le métier dont tu as rêvé, le métier que tu as voulu faire. Du DC 3 au Concorde, en passant par le Bréguet deux ponts, la Caravelle, le Boeing 727 et les Airbus 300 et 310, tu les as réalisées de la plus belle des manières. Tu n'as pas pour autant négligé ta famille, ton autre passion, l'objet de tous tes soins.

Nous sommes entrés ensemble à Air France, le 18 Juin 1962. Tu étais d'un naturel courageux, persévérant, simple dans toute la noblesse du terme. Tout au long de ta vie tu as su conserver ces qualités essentielles.

Tu y as ajouté une grande compétence.

C'est bien sûr de notre période commune sur Concorde que j'ai le plus de souvenirs. En 1990, tu volais sur le bel avion depuis tout juste un an et ce fut toi mon instructeur lors de ma qualification. Avec toi, même le Concorde devenait simple et quand on s'embarquait dans des détails inutiles tu nous remettais sur le bon chemin par ton expression favorite : "à la louche".

En 1992, tu es devenu Chef OMN de la Division et là encore tu es resté égal à toi-même, humble et modeste. Tu n'avais pas besoin que cela se sache. Tu n'avais pas besoin que ta compétence soit connue. Tes raisons de vivre étaient plus profondes. L'amitié sincère en était une à coup sûr et nous tes collègues sommes fiers d'avoir été tes amis.

L'amour en était une autre, plus forte encore et nous partageons avec ton épouse et tes enfants la grande peine causée par ta disparition. Nos pensées vont vers eux.

Guy PELLERIN
28 août 2003

ADIEU Léon

BIG Léon, mon cher Ami,

Je pense que personne ne mérite mieux que toi ce titre, que tu affectionnais avec beaucoup d'humour. Grand tu l'es par la taille, mais aussi en bonté, en gentillesse, en générosité, en gaîté, grand professionnellement sans que cela n'ait jamais nuit à l'amour que tu vouais à ta famille, qui était ta préoccupation première et ton premier souci.



Tout au long de ta carrière qui a débutée en 1952, pour s'achever en 1989, tu as connu successivement DC3, DC4, CONSTEL, SUPER CONSTEL, CARAVELLE, le premier stage aux Etats Unis du B.727 et CONCORDE où tu fus, comme tu aimais à le dire « le mécano le plus vite et le plus chaud »(seuls quelques initiés seront de quoi il s'agit).

Tes connaissances techniques, ta patience et tes compétences ont fait de toi l'INSTRUCTEUR idéal aimé de tous. Au retour de ton stage 727 tu as fait partie de l'équipe chargée de mettre au point l'instruction programmée pour les nouvelles qualifications.

Durant toutes ces années, nous tes collègues et amis, qui avons œuvré à tes cotés, nous connaissons ta vraie valeur et venons te dire ADIEU, mais surtout MERCI aux noms de tous les Officiers Mécaniciens Navigants et de tous les Navigants qui ont eu la chance de te rencontrer. Tu resteras pour nous un exemple.

ADIEU MONSIEUR Léon FAVIEZ, Repose en Paix.

Ton Ami Gilbert BARBAROUX

**L'A.P.CO.S adresse aux familles et à leurs proches, ses très sincères
condoléances Adieu les Amis..**



La Vie du Secteur Concorde (OA-OV)

Fin de l'exploitation :

Le 31 mai 2003 .C'est une date....

Stages de qualification :

Le Q39 composé de : CDB Jean Claude LEOPOLDES et CDB Bernard ROBERT commencé fin novembre 2002, prêt à partir en stage Hors Ligne à Chateauroux le 07 avril 03 reporté suite problème technique machine, et enfin arrêté définitivement suite à l'annonce de l'arrêt des vols Concorde le 10 avril 2003 .

Fin de la division PNT:

CDB :

J-F MICHEL le 05/08/03, J-L CHATELAIN le 30/09/03 et G FREMONT le 31/08/03 ont négocié leur départ.

A VERHULST, J-C LEOPOLDES et R DEMEESTER sont en stage qualif. 747-400 depuis le 18/08/03

D BLAY, D MANCHON et J RAMON partiront en qualif. 747-400 le 22/10/03

B ROBERT partira en qualif. 777 le 31/10/03

H-G FOURNIER sera en retraite le 30/09/03

OPL:

G DUVAL le 18/08/03 a négocié son départ

P LAPERSONNE partira en qualif. 777 le 31/10/03 comme OPL

Pour les autres on attend le plan de qualif. de l'hiver

OMN :

Tous les OMN ont arrêté le 31/08/03 sauf L SCHWALLER qui est en retraite depuis le 31/07/03

PS

P. FRANCK est au BIT 340

JC. GUELLE sera à OA.PN niveau professionnel PNT.

Les locaux seront attribués a l'atelier rotations M-C à compter du 01/10/03.

Le numéro de téléphone 01415 65718 sera basculé automatiquement sur le poste de J-C GUELLE pendant environ 6 mois.

Derniers vols et convoyage :

Equipages PNT:

31 mai: AF 001 JF. MICHEL, P. DELANGLE et B. COLLETTE
Boucle AF4332 J-L. CHATELAIN, B. VIALLE et D. VASSEUR

02/03juin JFK AF4402/4401 JF.MICHEL, P. LAPERSONNE et A. PICCININI

12 juin: Washington: AF4386 JF. MICHEL, G. DUVAL et JY. DRONNE

14juin: Le Bourget: Boucle AF4404 D. MANCHON, P. DELANGLE et A. PICCININI
AF380Y R. DEMEESTER, P. DELANGLE et Y. PLUCHON

24juin: Karlsruhe Baden-Baden: AF4406 JL CHATELAIN, R. VACCHIANI et R. PIVET

27juin: Toulouse: AF6903 HG. FOURNIER, E. TONNOT et D. CASARI

DIVERS

Vente de pièces Concorde par CHRISTIE'S le 15/11/03.

Renseignements au 01 40 76 85 60 ou par e-mail à <mailto:czmiro@christies.com>

Concorde sur Internet : Ci-dessous quelques sites à aller visiter

Bea (Bureau d'enquête accidents) : <http://www.bea-fr.org/>

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/>

Site Perso. de Jean Louis Châtelain

<http://pro.wanadoo.fr/apremont/>

(Ex-Officier de Sécurité des Vols au Secteur Concorde)

Pour les nouveaux internautes, merci de transmettre votre **adresse e-mail** à :

apcos.gb@wanadoo.fr

INFORMATIONS IMPORTANTES A NOTER



A.P.CO.S.
Gilbert BARBAROUX
25/27 Bd Arago
75013 PARIS
Tél:0145355547
apcos.gb@wanadoo.fr

Cher(e) Ami(e),

Cotisation 2004 = 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 comme par le passé....

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 :

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

Pour les cotisations 2004 vous ne recevrez plus le timbre de l'année en cours, nous vous demandons donc de bien vérifier vos prélèvements.

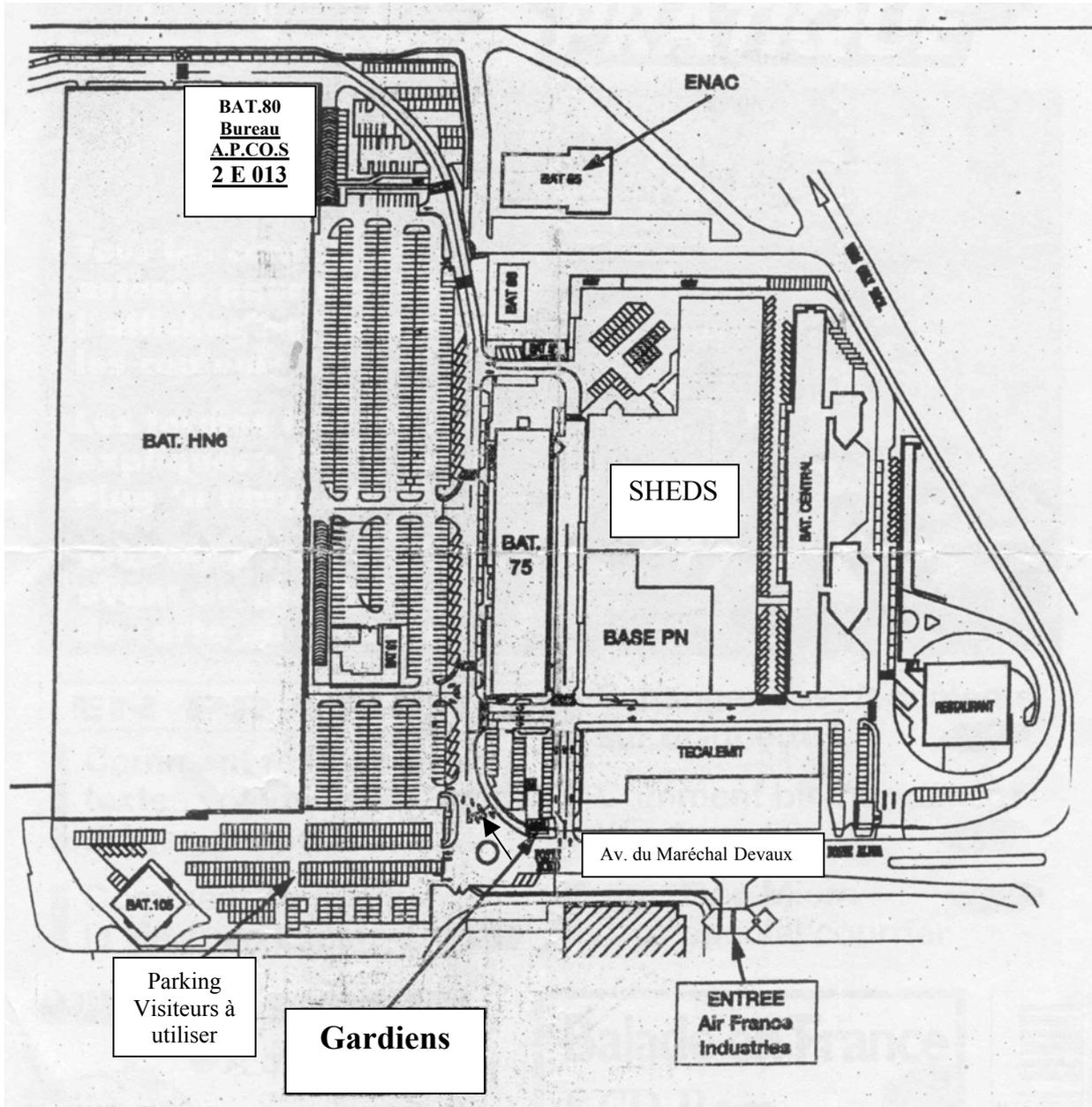
Nous vous rappelons que la cotisation est exigible entre **le 01 janvier et le 31 mars** de l'année.

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

Pour le bureau
Gilbert Barbaroux

Changement de lieu de réunion, suite à l'arrêt du Concorde

Air France 1, Avenue du Maréchal Devaux Bâtiment 80 Bureau A.P.CO.S 2 E 013 (2^{ème} Etage)
91551 Paray Vieille Téléphone: 01 41 75 22 92



ZONE de PARAY

Ce sont les gardiens qui vous ouvriront la barrière du parking "visiteurs" sur présentation du badge Air FRANCE (pour ceux qui ne l'ont pas, nous contacter au N° de téléphone ci-dessus) et qui, si nécessaire, vous renseigneront



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

