

N°35 avril 2008

**mach**



**2.02**

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

24 novembre 2007 : 30ème anniversaire de l'ouverture de New York



L'APCOS a fêté l'évènement  
dans le Hall Concorde  
du Bourget

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

tél 0141752292 apcos@free.fr



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

**Siège Social :** Gilbert BARBAROUX, 25/27, Bd ARAGO 75013 PARIS Tél. : 01.45.35.55.47  
Association fondée le 26 Janvier 1990.

### **Conseil d'Administration**

- **Pour les essais :**  
André Chaumeton, Claude Durand, Claude Herpin, Henri Perrier, Michel Rétif.
- **Pour la ligne :**  
Gilbert Barbaroux, Anik Boglino, Pierrette Cathala, René Duguet, Philippe Girard, Pierre Grange, Monique Jonquoy, Raymond Machavoine, Hubert Michaut, Alain Piccinini, Yannick Pluchon, Claude Poulain, Henri Ranty, Michel Rio, André Roger, Jacques Schwartz, Aline Weyl.
- **Pour le personnel au sol :**  
Pierre Louis Breil, Jean Pierre Caillaud, Jean Claude Caplot, Bernard Combelles, Bernard Lapierre, Roland Leroy.

### **Bureau**

- **Président :** Pierre Grange.
- **Présidents d'honneur :** Fernand Andréani, André Turcat, Philippe Girard.
- **Vice Présidents :** Roland Leroy, Alain Piccinini, Michel Rétif.
- **Secrétaire :** André Roger.
- **Secrétaire Adjoint :** Gilbert Barbaroux.
- **Trésorier :** Hubert Michaut.
- **Trésoriers Adjoints :** Gilbert Barbaroux, Pierrette Cathala.

### **Commissions**

- **Commission des statuts :** Pierre Grange, Michel Rio, Henri Ranty.
- **Commission des activités culturelles :** André Barbaroux, Michel Rétif, Monique Jonquoy, Anik Boglino.
- **Commission communications et des relations extérieures :** Yannick Pluchon, Annick Moyal, Martine Taillandier.
- **Commission informatique :** Hubert Michaut, Claude Poulain, Michel Rio.
- **Commission du Patrimoine :** Pierre Grange, Hubert Michaut, Raymond Machavoine, Michel Rio, Yannick Pluchon, Alain Piccinini, Gérard Duval.

### **Chargés de mission**

- **L'histoire de Concorde :** Edouard Chemel.
- **Produits Dérivés :** Roland Leroy-Gilbert Barbaroux.

**Revue Mach 2.02 :** Directeur de publication : Pierre Grange. Directeur Adjoint : Alain Piccinini. Comité de rédaction : Hubert Michaut, Gilbert Barbaroux.

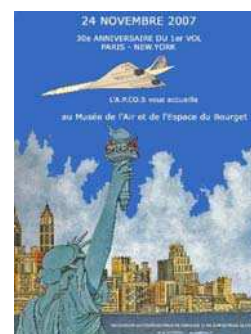
### **Buts de l'Association (extrait des statuts)**

- Grouper en une étroite solidarité tous ceux qui ont appartenu par leur profession à la mise en service et à l'exploitation du Concorde.
- Assurer le maintien et le développement du patrimoine Concorde, tant sur le plan historique, que sur la qualité de sa conservation et de sa restauration.

# Revue Mach 2.02 N° 35 avril 2008

- 1** SOMMAIRE
- 2** EDITORIAL DU PRESIDENT
- 3** LA BATAILLE POUR NEW YORK  
par Henri Perrier
- 9** ILS ONT SERVI CONCORDE
- 21** LE SIERRA ALPHA, LE DERNIER AVION D'ESSAIS
- 23** LE TYPE QUI SERVAIT UNE MACHINE PARFAITE  
par Bernard Chabbert
- 25** LES ANCIENS APPRENTIS  
par Louis Raynal
- 26** ILS NOUS ONT QUITTE
- 29** LA MISE EN ŒUVRE DU SERVICE CONCORDE  
par Claude Monpoint
- 33** A380  
par Michel Rétif
- 37** UNE PASSAGERE UN PEU PARTICULIERE  
par André Moreau
- 38** LA CLIENTELE CONCORDE  
par Annick Moyal
- 42** LA REVUE DE PRESSE DE RENE  
par René Duguet
- 45** VISITE DU CHATEAU DE VINCENNES  
par Ginette et Jean Rousseau
- 47** LE REPAS TOULOUSAIN  
par Michel Rétif
- 49** 24 NOVEMBRE 2007, L'APCOS ETAIT AU MUSEE DE L'AIR
- 53** VISITE DU MUSEE DE LA MONNAIE  
par Ginette et Jean Rousseau
- 56** VISITE DE LA MOSQUEE DE PARIS  
par Ginette et Jean Rousseau
- 59** 18<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DE L'APCOS
- 61** LES PRODUITS DERIVES
- 64** CALENDRIER DE NOS ACTIVITES

**Image de couverture** : composition à partir de l'affiche de la manifestation du 24 novembre 2007 organisée par l'Apcos, à l'occasion du 30<sup>ème</sup> anniversaire du 1<sup>er</sup> vol Paris New York





### **Ils ont servi ...**

Le 24 novembre dernier, au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, nous avons vécu un moment fort et qui se plaçait bien en cohérence avec les objectifs que nous nous étions fixés :

- Maintenir les liens d'amitié au sein de la grande famille Concorde. Le reportage photos, que vous pourrez découvrir dans cette revue, en atteste.
- Faire un rappel historique de ce que furent la « Bataille pour New York », les vols d'essais d'octobre et finalement le vol inaugural du 22 novembre 1977.

De la même manière, notre Revue se doit de parler amitié et patrimoine. C'est ce qui est tenté dans cette 35<sup>ème</sup> édition de Mach 2.02 où la partie « Témoignages » commence à s'étoffer et où nous donnons le coup d'envoi à la rubrique « Ils ont servi Concorde ». Elle commence par la liste des noms des personnes qui, à quelque niveau que ce soit, ont été les acteurs de la grande aventure, depuis la conception de l'avion jusqu'à l'arrêt des vols. Puis, nous vous proposons de mettre à l'honneur, à chaque parution, quelques professionnels, en leur consacrant une page entière, présentée de la même manière que certains des panneaux exposés au Bourget, fin novembre. Nous en publions aujourd'hui six.

Cette nouveauté est une tentative pour pérenniser l'aventure humaine qui a accompagné, du début à la fin, Concorde. Dans l'état, cette ébauche est certainement imparfaite mais, en l'améliorant avec le concours de tous, l'Apcos peut réaliser le livre d'or du Concorde. Nous l'espérons le plus volumineux possible.

Cela, bien entendu, ne peut se faire qu'avec votre aide. Adressez nous vos photos et signalez nous les erreurs et les omissions qui, nous le craignons, sont nombreuses.

**Pierre Grange**

### LA BATAILLE POUR NEW YORK



*Cet article est la retranscription de la conférence donnée par Henri Perrier, le 24 novembre 2007, dans le Hall Concorde du Musée de l'Air et de l'Espace, à l'occasion de la manifestation organisée par l'APCOS, pour le 30<sup>ème</sup> anniversaire de l'ouverture de New York Kennedy.*

**Par Henri Perrier**  
**Ancien Ingénieur Navigant d'Essais**  
**4800 heures de vol dont 1500 sur Concorde**

L'APCOS a pris une très heureuse initiative en organisant la célébration du 30<sup>ème</sup> anniversaire du début des opérations à New York, comme elle l'avait fait en janvier 2006 pour le 30<sup>ème</sup> anniversaire de l'ouverture sur Rio.

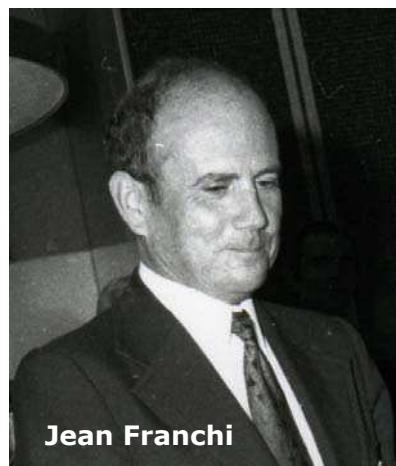
En effet, dans la longue histoire du programme : lancement en novembre 1962, 1<sup>er</sup> vol le 2 mars 1969 du prototype qui est dans ce hall, certification à l'automne 1975, début des vols commerciaux le 21 janvier 1976, le début des opérations à New York peut être considéré, aujourd'hui, comme la date la plus importante de cette longue histoire.

Nous savons tous que, si l'autorisation pour JFK n'avait pas été obtenue, l'exploitation des avions se serait arrêtée, au plus tard, en 1982.

Je vais donc essayer de retracer pour vous les principales étapes de ce qu'il est convenu d'appeler « La bataille pour New York ».

Avant de rentrer dans le détail, je voudrais rappeler le contexte dans lequel s'est déroulé le processus qui a abouti à l'ouverture de la desserte de Kennedy. Il faut s'enlever de l'esprit ce point de vue partagé par certains observateurs, voire acteurs, de l'époque, et qui peut persister encore aujourd'hui, que cela fut une bataille de l'Amérique contre le groupe franco britannique. Ceci est faux ! Ce fut un problème propre à New York, comme je vais vous l'expliquer. Le gouvernement des Etats-Unis et son agence pour l'aviation la FAA, étaient d'une parfaite loyauté et objectivité technique, dans les relations avec les Constructeurs comme avec les Compagnies aériennes, ne serait ce que par le Contrôle aérien, qui dépend de la FAA et dont aucun équipage n'a jamais ressenti d'hostilité de sa part. D'ailleurs, je rappellerai qu'avec l'avion de présérie 02, actuellement stationné au bord de la Nationale 7, à Athis Mons, qui était un avion de responsabilité française, en 73 et 74 nous avons fait de nombreuses visites aux Etats-Unis.

En août 1973, le gouverneur du Texas contacte le président Henri Ziegler pour solliciter la présence de Concorde à l'inauguration du nouvel aéroport de Dallas Fort Worth. Notre président ayant obtenu les autorisations fédérales, Franchi et moi mirent sur pied la mission : « atterrissage à Dallas en provenance de Caracas, vols de présentation à Dallas puis après un vol en subsonique de Dallas à Washington Dulles, retour direct sur Orly » et ce sera la première traversée transatlantique du 26 septembre 73, avec un avion qui n'avait pas la capacité de carburant de l'avion de série. Aux commandes étaient Jean Franchi et mon camarade Gilbert Defer, que je viens de saluer il y a quelques minutes. A ce propos, je voudrais dire quelques mots sur Jean Franchi. Dans l'équipe constituée par André Turcat, Jean Franchi, Pilote d'Essais, fut probablement un des acteurs, très discret et très modeste, les plus importants, tant dans l'équipe française que dans les relations franco britanniques. Indiscutablement, Jean a profondément marqué ce programme et pour tous ceux qui ont travaillé avec lui, il y en a quelques uns ici, c'était un grand Monsieur.



**Jean Franchi**

## 30ème ANNIVERSAIRE OUVERTURE NEW YORK

Nous voilà donc en 73, ayant fait le premier vol transatlantique. En 74, le gouverneur du Massachusetts invite Concorde à venir inaugurer, non pas un aéroport, mais des installations profondément remaniées, sur l'aéroport de Boston Logan. Cette même année le 02 posera les roues à Miami, Los Angeles, San Francisco et Anchorage. Chacune de ces visites fut l'objet d'un accueil très enthousiaste à la fois par curiosité mais je dirais même, assez souvent, par sympathie.

Du côté gouvernemental, il est important de noter qu'ayant abandonné leur programme supersonique début 71, les Etats Unis auraient pu placer des obstacles en travers du chemin d'un concurrent potentiel. **Cela n'a pas été le cas !**

Venons-en au problème de l'aéroport de New York, et plus précisément du PONYA (Port Of New York Authority) qui est l'autorité propriétaire et gestionnaire des aéroports des états de New York et du New Jersey.



Il ne faut pas croire que le problème du PONYA soit arrivé avec Concorde. C'était une situation déjà très ancienne. Le PONYA rencontrait des difficultés avec les riverains de Kennedy, souvent constitués en groupes ou associations, à cause du bruit des avions subsoniques de l'époque, de la densité de trafic et aussi par le fait que c'était un aérodrome ouvert H24. Les autorités du PONYA avaient donc été amenées, indépendamment de tout nouvel avion, à définir des niveaux de bruit maximum sur un certain nombre de points bien localisés et tout opérateur qui dépassait ces limites fixées se voyait gravement pénalisé financièrement.

Donc il y avait du côté du PONYA une grande sensibilité aux problèmes environnementaux due aux difficultés qu'il rencontrait avec les populations voisines.

Dans la suite de mon exposé, je vais distinguer 2 étapes : l'étape fédérale et ensuite l'étape New York.

**Etape fédérale.** La loi américaine avait fait éditer une nouvelle réglementation sous le nom de EIS (Environmental Impact Statement) qui obligeait, comme c'était un produit assez nouveau et différent des autres, à fournir un très grand nombre de données sur l'environnement. Nous savions ça et dans le courant de l'année 74, les 2 constructeurs réunirent l'ensemble des données permettant de répondre aux questions posées dans le cadre de ce dossier. Parmi celles-ci, il y avait, bien évidemment le bruit mais il y avait aussi la pollution de l'air dans la zone aéroportuaire, les niveaux éventuels de vibration perçus sur la plateforme, la couche d'ozone et bien d'autres.

Arrêtons-nous un instant sur le bruit. Dans ce dossier, on devait fournir des données de bruit sur des points particuliers d'un article de la réglementation FAR 36 mais on savait que New York posait un problème particulier.

## 30ème ANNIVERSAIRE OUVERTURE NEW YORK

Déjà, bien avant Concorde, des procédures étaient mises en œuvre en Compagnie, pour éviter d'excéder ce fameux niveau de bruit sur les points de contrôle. En 31 gauche, il y avait le problème du virage. Et c'est Jean Franchi qui eut le premier l'idée de dire : est ce qu'on ne pourrait pas virer plus tôt que les avions subsoniques contemporains ? Il n'eut aucun mal à faire partager cette opinion à l'intérieur de l'équipe française, en particulier grâce aux excellentes relations que nous avons avec l'équipe de certification.

L'adhésion de Pierre Dudal qui, à l'époque, avait une double « casquette », pilote Air France et pilote « certificateur » fut facile. Ce fut beaucoup plus difficile avec nos collègues britanniques en particulier avec la CAA. Il fallut remonter jusqu'au Chef Pilote Davies que le pilote en charge de Concorde, Gordon Corps, n'avait su convaincre : « Non, cette histoire de virage à 100 pieds, je ne cautionne pas ! ». Il lui fallut l'expérimenter lui-même pour nous donner son accord.

Donc à ce moment là, on monte le dossier en y intégrant les précisions sur New York. Et on fait un certains nombre de mesures de bruits sur différents aérodromes. Les plus importantes ont été réalisées sur le terrain de Casablanca Nouasseur par un appareil britannique.

On fournit toutes ces données à la FAA laquelle publie début 75 un projet d'EIS qu'elle diffuse très largement. Elle organise 3 audits pour recueillir les avis, commentaires et objections de toutes les personnes concernées. La plupart des objections relevées sont celles qui avaient été formulées contre le projet Boeing SST début 71, parce qu'il ne faut pas oublier que si l'arrêt du programme américain a été décidé par la Chambre des Représentants et le Sénat pour des raisons budgétaires, une large partie de l'opinion était, pour différentes raisons mais en particulier environnementales, contre le transport supersonique.

On voit donc refluer, 3 à 4 ans après, tous les arguments qui avaient été développés par les opposants, aussi bien politiques que membres de nombreuses associations. Le 13 novembre 1975, la FAA publie son rapport qui comporte l'ensemble des informations présentées par les Constructeurs et validées, ainsi que les interventions au cours des 3 audits. Le secrétaire d'état aux transports, Monsieur Bill Coleman, qui a en mains le rapport de la FAA, décide d'organiser le 5 janvier 76, à Washington un large audit où toutes les personnes concernées peuvent présenter leurs commentaires, qu'ils soient favorables ou défavorables. 70 interventions ont lieu au cours de cette longue journée et c'est Guillaume Tardieu, Commandant de bord à Air France, qui présente les arguments destinés à contrer les 3 points suivants, soulevés par les opposants :

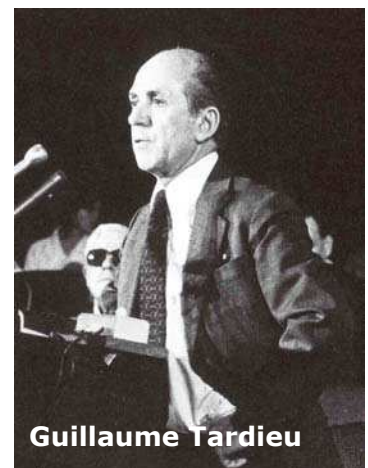
- Concorde n'aura pas suffisamment de réserve carburant à l'arrivée à New York pour respecter les règles habituelles de temps d'attente et de déroutement.
- Cet avion ne s'intégrera pas correctement dans le trafic aérien subsonique.
- Le virage à 100 pieds à New York est potentiellement dangereux.



Bill Coleman

Il fait son intervention au nom des 2 Compagnies. Il dispose de 5 minutes pour argumenter.

Tous les commentaires du 5 janvier sont analysés par Bill Coleman qui, le 4 février, publie la décision fondamentale au plan fédéral qui autorise Concorde, pour une période expérimentale de 16 mois, à desservir les aéroports de New York Kennedy et de Washington Dulles. A ce moment la bataille fédérale est gagnée et cela se traduira par l'ouverture – quelques mois plus tard - le 26 mai 76 de Washington Dulles.



Guillaume Tardieu

**L'étape suivante est l'ouverture de New York.** Dès le mois de mars 1975, anticipant sur la certification de l'avion, Air France et British Airways font savoir à l'administration américaine, leur intention d'ouvrir New York début 1976.

Après la publication de la décision fédérale de Bill Coleman, les 2 Compagnies informèrent de leur intention de débiter les vols à destination de New York le 10 avril 1976.

## 30ème ANNIVERSAIRE OUVERTURE NEW YORK

Simultanément le PONYA objecte : nous ne sommes pas d'accord pour appliquer la décision fédérale. Et c'est là que commence une bataille qui va durer plus d'une année.

Pour mener cette bataille, côté français, on note une remarquable cohésion des 3 partenaires concernés : Etat français, Aérospatiale et Air France.



La Compagnie Air France dit en substance au gouvernement : « Vous m'avez un peu forcé à acheter Concorde, il faut me donner à présent un coup de main pour ouvrir la ligne pour lequel il a été dimensionné ».

Seules les Compagnies Aériennes, Air France et British Airways pouvaient porter plainte car ce sont elles qui étaient victimes d'un préjudice. Air France était représentée par Jean Claude Martin, Directeur de programme et Pierre Dudal, Chef de Division Concorde. Les autorités françaises étaient représentées essentiellement par Michel Lagorce de la DGAC et par Léonce Lansalot-Basou qui était, à l'époque, le conseiller transport de l'Ambassade de France à Washington.

Et il fallait associer quelqu'un d'origine Constructeur et le sort tomba sur moi ; cela n'avait rien à voir avec mes fonctions de Directeur des Essais en Vol que j'assumais depuis peu, c'était simplement parce que j'avais la réputation d'avoir d'assez bonnes relations avec les 2 Compagnies et avec les Autorités. Et c'est comme ça que je me suis trouvé devenir, non plus observateur, mais acteur de la procédure.

Mon rôle consistait, sur les aspects techniques et opérationnels, à donner des arguments aux avocats.

Après le début de l'exploitation sur Washington en mai 76, la FAA établissait chaque mois un rapport, rendu public, sur l'analyse des différents paramètres évoqués dans l'EIS. Tous ces rapports mensuels montraient qu'on était à l'intérieur des valeurs sur lesquelles nous nous étions engagés. Le PONYA n'a jamais voulu tenir compte de ces retours d'exploitation.

Alors on a fait une autre démarche pour transposer des conditions de masse maximum au décollage ou à l'atterrissage aux conditions opérationnelles de masse moyenne etc. Rien n'y a fait.

Il était impossible de convaincre ni au plan technique, ni au plan du lobbying, ni même au plan politique puisque le sujet avait été évoqué lors de conversations entre les deux Présidents. Il n'y avait plus d'autre possibilité que la voie juridique. Il y eut 4 procès :

- En 1<sup>ère</sup> instance la décision, rendue le 11 mai 77 déclare que la position du PONYA est illégale.
- En juin, la Cour d'Appel renvoie le jugement devant le tribunal de 1<sup>ère</sup> instance au motif suivant : la position du PONYA est peut être illégale mais est elle discriminatoire ?
- Le tribunal de 1<sup>ère</sup> instance décide, en août, que la position du PONYA est non seulement illégale mais discriminatoire et, qui plus est, déraisonnable. De notre point de vue, le qualificatif de déraisonnable était dû au motif que les retours d'exploitation de Dulles montraient que les résultats étaient restés à l'intérieur des valeurs annoncées.
- De nouveau appel et le 29 septembre 77 cet appel est rejeté mais le PONYA tente une dernière manœuvre en se retournant vers la Cour Suprême.

A partir de cette date, nous pensons que nous « tenons le bon bout » et que si le verdict de la Cour Suprême est favorable nous devrions nous tenir prêts à passer à l'action pour déminer le terrain.

On monte avec soin une campagne qu'on axe sur le bénéfice des 2 Compagnies, à laquelle on associe les Autorités, un grand nombre de techniciens des 2 Constructeurs (acousticiens pour les problèmes de bruit, structure vis-à-vis du problème qu'avait soulevé, avec exagération, les



## 30ème ANNIVERSAIRE OUVERTURE NEW YORK

britanniques, du comportement de l'avion sur les éventuelles irrégularités de la piste 31 etc.)

La décision de la Cour Suprême, prise le 17 octobre au soir, nous est communiquée le 18 au matin et, avec Jean Franchi, nous décidons de déposer le plan de vol pour décoller vers New York le 19.

Jean Franchi est aux commandes de ce premier vol, assisté de Pierre Dudal, Michel Rétif et moi-même. Les observateurs navigants ont été, côté français : André Blanc Chef Mécanicien Navigant Air France, Philippe Bulté en tant que pilote AF et Chef de l'OCV, Pierre Bolliet pilote certificateur pour le CEV. Côté britannique les observateurs navigants sont Brian Walpole Chef Pilote Concorde British Airways, son collègue Tony Meadows et le pilote certificateur Gordon Corps.



**Conférence de presse, le 19 octobre 1977, à l'arrivée du vol ST 9001 reliant Toulouse à New York. L'avion N°201 est le premier Concorde à se poser à JFK.**

Les 20 et 21 octobre, 2 boucles sont réalisées, simulant le départ et l'atterrissage à New York Kennedy à des masses conformes aux vols transatlantiques. Le 22, c'est le vol retour vers Toulouse.

Quel est le bilan de ces 4 jours remarquables ?

- Tous les niveaux de bruit autant au décollage qu'à l'atterrissage ont été à l'intérieur des limites fixées par le PONYA.
- Le comportement de Concorde sur la piste 31 s'avère être un faux problème. En extrapolant de vieux résultats obtenus sur un super VC10, les britanniques avaient exagéré ce problème potentiel, ce qui nous avait amené à concevoir les amortisseurs double chambre.
- Les 2 Compagnies sont excessivement satisfaites, au niveau des pilotes, de l'escale etc.
- La réaction des médias est remarquable : « Cela fait des mois sinon des années qu'on nous bourre le mou! Concorde n'est pas un problème »

C'est ainsi que la route vers New York JFK est ouverte et permet, le 22 novembre 1977, que la desserte régulière débute.

## 30ème ANNIVERSAIRE OUVERTURE NEW YORK

Pour terminer, je vous raconterai 2 petites anecdotes liées à ces vols du mois d'octobre à JFK :

Le 19 octobre au soir : après la conférence de presse, l'avion avait été remis dans un hangar, entouré d'un dispositif de sécurité assez exceptionnel, dans la crainte d'éventuels manifestants et, à un moment, j'étais probablement avec Michel Rétif, on m'annonce que quelqu'un me demande. On me tend sa carte : il s'agissait de Cesare Pattarini, le patron du PONYA ! Alors j'y vais. Ce monsieur, je m'étais « battu » avec lui, quelque fois en présence de tiers et quelque fois tout seul dans son magnifique bureau situé au dernier étage du World Trade Center. Ses prises de position étaient violentes mais il avait toujours été, dans ses échanges avec moi, d'une humeur charmante, ainsi, un jour où je lui disais : « Monsieur, il faut que je m'en aille, j'ai un avion à prendre à La Guardia, pouvez vous me commander un taxi », il me répondit « Non, non, pas de problème, notre hélicoptère qui est posé au bord du quai vous emmènera ». Et c'est comme ça que je suis parti en hélico sur Manhattan jusqu'à La Guardia ; lequel hélico m'a déposé à 30 mètres de la passerelle pour embarquer dans le « shuttle » qui faisait La Guardia Washington National.



Le 19 octobre donc, je dis à ce monsieur Pattarini: « Mais attendez Monsieur, Concorde vous avez déjà vu ! Vous avez été le voir, à Washington ... » et je pense qu'il a été honnête, il m'a dit : « Non, non, non, je n'y ai pas été, il n'aurait surtout pas fallu que l'on sache que je m'intéressais à lui ! ». Alors je lui ai fait visiter l'avion.

La deuxième anecdote se déroule le 20 octobre lors du premier roulage avant le premier décollage d'un Concorde à Kennedy. Brian Walpole est aux commandes et Jean Franchi à droite. Sur la fréquence sol, un avion, que nous n'avons jamais pu identifier, dit : « Vous en faites pas les gars, je ferai certainement plus de bruit que vous ! ». Ce devait être un « vieux » cargo 707 ou DC8, à pleine charge. Je ne sais pas s'il a franchi les limites et s'il a dû payer l'amende.

J'ai voulu vous raconter ce que je considère comme l'évènement le plus essentiel qui a permis la poursuite de l'opération Concorde jusqu'aux dates que vous connaissez.

**Henri Perrier**  
**Conférence « La bataille pour New York »**  
**MAE le 24/11/07**



## ILS ONT SERVI CONCORDE

Notre Association tente de lister celles et ceux qui ont servi Concorde.

A l'instar d'Edouard Chemel qui, dans son livre « La vie du F-BVFB », avait fait une première tentative, il nous semble important de recenser les acteurs de cette grande aventure humaine.

Seule l'Apcos peut effectuer ce travail car elle regroupe en son sein des membres de tous les corps de métier, seuls capables de valider et de compléter la liste ici proposée.

Pouvez vous donc apporter votre pierre à l'édifice en nous communiquant le nom des personnes qui, à votre connaissance ont œuvré pour Concorde et qui ne figurent pas dans la liste, ou dont l'orthographe est erronée. N'hésitez donc pas à nous faire part d'erreurs qui, nous le craignons, risquent d'être nombreuses dans cette première liste.

### AEROSPATIALE AIRBUS

#### PERSONNEL NAVIGANT

##### Pilotes d'Essais

Bernard Louis  
Dabos Jean  
Defer Gilbert  
Franchi Jean  
Guignard Jacques  
Jacquet Armand  
Pinet Jean  
Turcat André

##### Ingénieurs Navigants d'Essais

Devin Jacques  
Durand Claude  
Gaubert Antoine  
Gigot Michel  
Guyonnet Hubert  
Lesenfant Michel  
Maille Guy  
Perrier Henri  
Ronceray Didier

##### Mécaniciens Navigants d'Essais

Flamant Jean-Pierre  
Kamps Bernard  
Pingret Yves  
Retif Michel  
Venchiarutti Ugo  
Zinzoni Romeo


#### PERSONNEL SOL

Adhémar  
Agostini Dominique  
Allegue andré  
Amiel Georges  
Arcas Jean-Claude  
Asayah Raymond  
Aubourg Gérard  
Bacarat jean  
Bachelet Jean  
Barrière Georges  
Barthès Jean-Paul  
Bausor David  
Bédin Pierre

Bernadou Lucien  
Bernelin Bruno  
Beslon Jean  
Bessou Michel  
Bonnet Bernard  
Bordot Jacques  
Borrel Jacques  
Bosch Gérard  
Bourjade  
Bousquet Jean-Paul  
Breniere  
Brigant Paul  
Brodin Alain  
Brustel François  
Cabrol Daniel  
Canaux Michel  
Caillou Jean-Claude  
Cammias Gérard  
Cauhaupé Georges  
Chambenoit Yves  
Chaumeton André  
Cibray Jacques  
Collard Dudley  
Combis Camille  
Compayre  
Contel Louis  
Cormery Gilbert  
Cottet Jean-Philippe  
Covolán Jean-Pierre  
Crabié Paul  
Cros Régis  
Darolles Claude  
Decamps Paul  
Defour Jacques  
Delord Francis  
Delorme Roger  
Degans Georges  
Depeige Alain  
Déqué Raymond  
Desirat André  
Desjean Pierre  
Destarac Guy  
Deviller Daniel  
Devin

Dubourg Roland  
Duquesne  
Durandeau  
Duvivier Bernard  
Edouard  
Emery Jacques  
Escoula Gilbert  
Espeset Jean  
Espiteau Simon  
Faure Jean-Bernard  
Ferreira Roland  
Florentin Marcel  
Foch Guy  
Foulquié Marcel  
Frapech Raymond  
Freche Robert  
Fretigny Gilbert  
Gaittet André  
Garros Georges  
Gaubert  
Gautier Pierre  
Gigo Aldo  
Gleizes Marcel  
Goepp  
Hoeb Josiane  
Hernandez Jean  
Isard Jean-Pierre  
Jacq Yves  
Jambert  
Jesus claudé  
Kieffer Arsène  
Lafont Edouard Casimir  
Laguarrigue Robert  
Lajugi Daniel  
Lamarque Etienne  
Lambert François  
Landrevie Christian  
Lanefrede Claude  
Lenglade  
Larue Georges  
Lascaux  
Lasserre Guy  
Lasserre Régis  
Lecomte Pierre

Lenseigne Claude  
Leprévost Jean-Marc  
Lesenfant  
Lesny Jean  
Licalsi David  
Lucat  
Maille  
Marcadé Jean-Marie  
Marcoule Georges  
Marrot Michel  
Marty Alain  
Masse Gilbert  
Masson Michel  
Mata Yves  
Maurel Claude  
Mayoux Pierre  
Mermeria Marcel  
Mespoulet Denis  
Mirabile Félice  
Misrai  
Montseny Jacques  
Mouysset  
Munoz Floréal  
Muratet Léon  
Pallas André  
Pelofi Alain  
Pinchard Camille  
Plo Jacques  
Poulle Gilbert  
Pouchert Bernard  
Puel Henri-Paul  
Pujol Christian  
Pujol François  
Pujol Jacques  
Pujol Jacques  
Quarin Josué  
Rabilloud Jean-Louis  
Raybau Gaston  
Raynal Maurice  
Rech Jean  
Rocaché  
Roccole Roger  
Rodriguez  
Rogé Maurice



Rondeau Jean-Jacques  
Roudière Louis  
Roujas Charles  
Roux André  
Sackmann Henri  
Saint-Martin Henri  
Saint-Sevin Serge  
Sanchez Christian

Sans Michel  
Sarrah Serge  
Satre Pierre  
Sauviac Claude  
Sauné Paul  
Sentenac Jacques  
Servanty Lucien  
Signorelli Louis  
Stainnack Pierre

Suard Maurice  
Suzes Claude  
Tannon Hippolyte  
Tarroux René  
Tello André  
Teyssier Jean-Louis  
Tinelski Christian  
Trébosc Raoul  
Trullen Jean

Vauvelle Bernard  
Vergnes Gérard  
Vigneron  
Vila Henri  
Wassilieff Christian  
Weisse Jean-Luc

#### AIR EQUIPEMENT

Guillon Marcel  
Hutin Henri  
Le Bihan

#### AIR FRANCE

##### MAINTENANCE PARIS

Aeltermann  
Allègre Jean-Louis  
Aragnetti Jean- Pierre  
Arias Franck  
Arnu Peggy  
Aurère Jean-Claude  
Auger Benoit  
Aupetit Gabriel  
Baillet Claude  
Balaine Michel  
Barbaroux André  
Bard Jean-Pierre  
Baron Michel  
Bastard Yvon  
Beauvais Bernard  
Bernade Claude  
Bernard Jean-Luc  
Bernis Jean  
Berthelot Jean-François  
Bertho  
Billecart Cédric  
Bord Jean-Claude  
Bossuat  
Bouchu Denis  
Bouquet Claude  
Bourbonneux Thomas  
Bouvier Sébastien  
Brochot Guy  
Caillaud Jean-Pierre  
Cakic Alexandre  
Calais  
Caplot Jean-Claude  
Cappone Frédérique  
Chabot Jean-Luc  
Chamard Alain  
Charbonnier Yves  
Chillaud Jean-jacques  
Cohen André  
Colas Alain  
Collin Michel  
Collomb André  
Combelles Bernard  
Combis Camille  
Cordier Denis  
Corre Ronan  
Costarelli Brigitte  
Cousin Laurent  
Coupard Jean  
Dailly  
Damoiseau  
Degraeve Roger  
Demarque

Delfosse  
Delhalle Michel  
Devambe Philippe  
Devismes Patrice  
Dorr  
Ducoux Pierre  
Dufour Jean  
Dumontel Gérard  
Dupain Louis  
Durand Guillaume  
Duval Thomas  
Echard Dominique  
Felin Joël  
Ferrier Jean-Luc  
Figea  
Floch Jean-françois  
Finat Gérard  
Foëx Daniel  
Fournier Jean-Claude  
Freuvald Frédéric  
Fusaro Aldo  
Fuselier Alain  
Gacquerrelle Olivier  
Galibert Francis  
Gay Jean  
Gerard  
Giraud Jérôme  
Giraud Jean-Louis  
Giraud Jean  
Goncalvez José  
Gontier José  
Gouffran Fred  
Guelle Jean-Claude  
Guellerin Michel  
Guérineau André  
Guibert Pierre  
Guichet Roger  
Guillot Michel  
Guingand Didier  
Grangier Denis  
Jeanneret Michel  
Jay Pierre  
Joinet Alain  
Joinet Jacques  
Joinet Pierre  
Jolivet Alexandra  
Jollet Yvon  
Kavalses Nazareth François  
Krzton Edith  
Lachaussée Daniel  
Lagarde Pascal

Landelle  
Lapierre Bernard  
Laudet François  
Laurans Jean-Pierre  
Laurens Christophe  
Laurent Henri  
Lazzaro André  
Le Brun Frédéric  
Le Damany  
Le Lann Jean-Yves  
Lecapitaine Alain  
Leflecher René  
Leprévost Jean-marc  
Leroy Georges  
Leroy Roland  
Lescaroux François  
Lière Philippe  
Linarès Ernest  
Lindauer Christian  
Linder Yves  
Lonnoy Jacques  
Lopez Alain  
Lugano Jean-Pierre  
Lux Didier  
Martin Didier  
Mante Jean  
Mazars Richard  
Meillat Serge  
Menegat Pascal  
Mercier Gérard  
Meunier Raymond  
Michal  
Miclo Louis  
Montenot Guy  
Moreau Bernard  
Moroy Jean-Claude  
Morillon Joël  
Mhun Philippe  
Napoléoni Jean-Claude  
Navarre Philippe  
Orcel Philippe  
Ottello Dominique  
Pacary Cyril  
Page Hervé  
Palies Yves  
Pascal Annick  
Pelabère Michel  
Pelé Michel  
Peronnaud  
Petit Jean-Pierre  
Pourchasse

Piet François  
Plomb Jacques  
Potoski Peter  
Protin Hubert  
Quilley Denis  
Ramage René  
Raynal  
Rebolia Jacques  
Remond Michel  
Respaud  
Reville Pierre  
Ricard  
Robert Claude  
Rosetiaux Jean-Pierre  
Rougier Jean-Michel  
Rougier Olivier  
Sadron  
Saliot Maurice  
Savary Laurent  
Simon  
Sukonig Gerald  
Taillet Dominique  
Talenton Jean  
Talenton Michel  
Tarantola Yannick  
Terner Franck  
Thiebault  
Thiery Auguste  
Thomas Claude  
Tissot Denis  
Touzeau Pascal  
Touzet Pierre  
Treny Jean-Jacques  
Vadecaard Roger  
Vallée Jacques  
Valleran Daniel  
Vard Claude  
Vare Dominique  
Verdier Christian  
Verdy Maurice  
Verheyden Mathieu  
Véron Daniel  
Vettraino Serge  
Viquerat René  
Waeffler Bruno  
Wagener Gérard  
Wallet Philippe  
Weber Sébastien  
Wozninski Georges



## MAINTENANCE ESCALES

Adauto  
Avignon Jean  
Batail J.P.  
Bouchet Jean-Pierre  
Breil Pierre-Louis  
Caralp R.  
Carmona Pete  
Chivillo serge  
Combes Francis  
Crouzet Jacques  
Dumontel gérard  
Emeric Serge  
Fisher Robert  
Foucaud James  
Grasso Michael  
Grangier Denis  
Hébrard Thierry  
Hurdiel Guy  
Isella H.  
Janssens alain  
Kerkez Roger  
Kucinskis Axel  
Lajugie Patrick  
Legall Patrick

Leluc Pierre  
Macé Christian  
Maurice Jean Pierre  
Moisseef Jean-Luc  
Mollard Louis  
Moreau Patrick  
Muzas Francis  
Muzas Henri  
Nespoulos .G  
Pineau Jacques  
Quaillet André  
Redal Joël

Rivière Christian  
Ros Michel  
Ruiz Serge  
Salusti  
Sevestre Patrick  
Trannoy Paul  
Villechenoux Philippe  
Walser Daniel

## EXPLOITATION ET LOGISTIQUE

Allaz  
Amarat Maria  
Bantz  Alain  
Barbrel Galia  
Barbrel Guy  
Basrard Yvon  
Behrens Christopher  
Bernelin Bruno  
Bernad Claude  
Bernad Maurice  
Bethueil  
Bollen Ted  
Bouniation Patrick  
Bryant Suzanne  
Caillou Jean-Claude  
Castellan  
Cathodeau Roger  
Cervelle Guy  
Charbonnier yves  
Chetail Paul  
Clerc  
Conti Jean  
Coradin-Laforet Myriam  
Courtilat Guy  
Corvington Pat  
Cyprien Michel  
Dang Meo Ty  
Dassonville Sabine  
De Laubier Tanguy  
De Lépine Linda  
De Vaivre Jean-Bernard  
Debieuvre Gérard  
Debouck Franck  
Delmaire Thierry  
Delmar Amal  
Dreyfous Étienne  
Dufour Jean  
Durckel Denis  
Evain Annick  
Frank Pierre  
Garab dian jean  
Gaulard Daniel  
Gauthier  
Gentien Louis  
Goulet jakie  
Grange Hélène  
Guinot Michel  
Hegi Jacques  
Hilarion Roger  
Hynes Barbara

Jollet Yvon  
Lachaussée Daniel  
Lapiquonne Charles  
Laplaige Thierry  
Laurent Lucien  
Leconte Pierre  
Leprevost Jean-Marc  
Leroy Micheline  
Leroy Roland  
Levallois Albert  
Malot Jacques  
Malaussena Jean-Jacques  
Mariani Jean-Marie  
Marnat André  
Martin Didier  
Martin Jean-Claude  
Masquelier Pierre  
Masson Michel  
Meillorat Carmen  
Moreau André  
Pacary Cyril  
Parenteau Denis  
Pedarr  Guy  
Percebois Jacques  
Pelloin Maurice

Perrin Françoise  
Peyrebrune André-Noël  
Pierron rené  
Pitt Jean-Paul  
Pophillat Guy  
Prigneau Frédéric  
Pourchet Bernard  
Pupat Gérard  
Reynal Louis  
Raynal Louis  
Romand Chantal  
Sa ta Robert  
Seigneuray Jean  
Seymour Lloyd  
Sukonig G rld  
Taddei Hervé  
Tardieu Guy  
Tarr Elizabeth  
Thierry Auguste  
Vadecard Roger  
Vaillant Alain  
Van Den Heuvel Johan  
Van Don Jean-Pierre  
Weil Aline  
White Larry

## PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE

### Commandant De Bord

Andréani Fernand  
Arondel Guy  
Bernard Maurice  
Biras Bernard  
Blay Daniel  
Boy  Jean  
Brulant Michel  
Butel Michel  
Caillat Gérard  
Campion Claude  
Catania Charles  
Chanoine Pierre  
Chatelain Jean-Louis  
Chauve Jean-Marie  
Chauvin Jacques  
Chemel Edouard  
Chillaud Edgard  
Conte Pierre  
Contresty Roger  
Debets Pierre  
Delorme Claude  
Demeester Roland  
Doguet Roger  
Doublait Jean  
Duchange André  
Dudal Pierre  
Duguet Gérard  
Dupont Michel  
Dupont Willy  
Ferry Michel  
Fournier Henry-Gilles  
Frémont Gilles  
G ly André  
Gilles Pierre  
Girard Philippe  
Grandjean Henri  
Hertert Francis  
Hetru Claude  
Jacob Gilbert  
Lacoux Pierre  
Lalanne Jean-Claude  
Le Galès Gérard  
Le Guillou Marcel  
Le Moel Jean-Paul  
Leclerc Christian  
L opold s Jean-Claude  
Lesieur Jean-Claude  
Lortsch Marc  
Machavoine Raymond  
Malbrand Denis  
Manchon Daniel  
Marty Christian  
Massoc André  
Michel Jean-François  
Mims Jacques  
Moron Jacques  
Pecresse Yves  
Plisson Pierre  
Poulligny Michel  
Prunin Jean  
Quilichini André

Ramon Jacky  
Robert Bernard  
Rio Michel  
Robin Joseph  
Rossignol Jean  
Rude François  
Sagory René  
Schwartz Jacques  
Tardieu Guillaume  
Terry Raymond  
Verhulst André  
Vicens Félix  
Voog Christian

### Officier Pilote de Ligne

Adibi François  
Bachelet Bernard  
Barras Gérard  
Bataillou Alain  
Beaudouin Philippe  
Bernigaud Alain  
Bonnot Pierre  
Celier Eric  
Chambrier Daniel  
Colloc André  
Compagnon Dominique  
Costes Daniel  
Croisé Alain  
Decamps Paul-André  
Delangle Patrick  
Delorme Jean-Claude  
Depouez Bernard  
D'Haussy Patrick  
Doumax Michel  
Dubreucque Alain  
Durieux Claude  
Duval Gérard  
Fady Dominique  
Fourtier Gérard  
Geoffroy Alain  
Gibouin Jean-François  
Giron Pierre  
Grange Pierre  
Guegan Joël  
Holbecq André-Jacques  
Jaillet Jérome  
Lapersonne Patrice  
Le Breton Jean  
Le Chaton Didier  
Marchand Bernard  
Marcot Jean  
Martin Michel  
Mauroy Guy  
Metais Gérard  
Millière Jean-Marc  
Morisset Serge  
Neutre Philippe  
Ortiz Robert  
Othnin-Girard Roland  
Peloffy Jean-Michel  
Penaud Jean-Claude  
Pradon François  
Proust Jean-Michel

Puyperoux Richard  
 Ravera Lucien  
 Ringenbach Georges  
 Rognon Gilbert  
 Tonnot Eric  
 Vacchiani Robert  
 Vialle Béatrice  
**Officier Mécanicien  
 Navigant**  
 Aubry Jean- Pierre  
 Babot André  
 Barbaroux Gilbert  
 Baty Pierre  
 Benard Henry  
 Béral Roger  
 Billerey Claude  
 Blanc André  
 Bonzi Rémi  
 Brugeroux Gérard

Buisson Robert  
 Cappoen Victor  
 Casari Daniel  
 Cazin Jean  
 Clément Guy  
 Collette Bernard  
 Coulombel Serge  
 Crépin Jacques  
 Crouzet Jean-Pierre  
 Cucchiaro Gérard  
 Czmal André  
 Desserprit Jean-Pierre  
 Detienne Martial  
 Diou Michel  
 Dronne Jean-Yves  
 Drouard Michel  
 Dubourg Philippe  
 Duguet René  
 Escuyer Jean

Faviez Léon  
 Frot Louis  
 Jardinaud Gilles  
 Jarousse Jean  
 Lafaye Jacques  
 Lajarge Jean-Jacques  
 Lavillaureix André  
 Le Berre Pierre  
 Lebrun Claude  
 Ledoux Jacques  
 Lombart Jean  
 Marquis Fernand  
 Masselin Jean- Louis  
 Ménoret Bernard  
 Michaut Hubert  
 Moustier Georges  
 Pellerin Guy  
 Piccinini Alain  
 Pivet Rémy

Pluchon Yannick  
 Poulain Claude  
 Ranty Henry  
 Roger André  
 Schwaller Lucien  
 Suaud Michel  
 Thomas Joël  
 Vallet Serge  
 Vasseur Daniel  
**Navigateur**  
 Fournier Jean  
**Radio**  
 Bocquet Jacques  
 Lecuyot Jean  
 Masson Jacques  
 Sauvat Dominique  
 Zadrozynski Pierre

**PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL FEMININ**

Adler Marielle  
 Agier Sylvie  
 Aissani Michèle  
 Allarousse Nathalie  
 André Marguerite  
 Anne Martine  
 Antoni Barbel  
 Asselineau Pascale  
 Astruc Evelyne  
 Atsumi-Plews Yoshito  
 Aubin Anne  
 Aymerich Nelly  
 Baban Véronique  
 Babot Laurence  
 Bachel Patricia  
 Badan Dominique  
 Badia-Hebras Christine  
 Baile Sylvia  
 Baillet Géraldine  
 Baptissard Françoise  
 Barbat Murielle  
 Barbero Myriam  
 Barthelme Karine  
 Bejeau Michelle  
 Bellat Jany  
 Benoit Claudette  
 Benz Colette  
 Beranger Jacqueline  
 Berducat-Le Fur Monique  
 Bernal Nancy  
 Bernet Marie-Christine  
 Bernheim Annick  
 Bertrand Isabelle  
 Bertucat Caroline  
 Bessièrre Sylviane  
 Bibard Françoise  
 Bideau Caroline  
 Billard Valérie  
 Binaud Elisabeth  
 Blanc-Guerin Sandra  
 Blanc-Mabilat Jacqueline  
 Blitz Catherine  
 Boccato Muriel  
 Boglino Anik  
 Boissonnet Christine  
 Bonix Danielle  
 Bonnet-Moyal Annick  
 Borlet Françoise  
 Bottrie Caroline  
 Boucher Laure  
 Boudon de la Roquette  
 Annie  
 Bouges Valérie

Bougon Dominique  
 Bouin Françoise  
 Boule Bénédicte  
 Bourdeix Maryse  
 Bourdon Edith  
 Bourgeois Nathalie  
 Boutet Evelyne  
 Boutot Danielle  
 Boutry Nicole  
 Brossard Christelle  
 Brot-Tardy Nathalie  
 Brouillard Evelyne  
 Brunier Marlène  
 Bulle Marie-Pascale  
 Burgues Christiane  
 Cabanes Nadine  
 Cadier Caroline  
 Caillard Brigitte  
 Cambon Christiane  
 Camus Christine  
 Camuzeaux Martine  
 Caoudal Béatrice  
 Carrière Florence  
 Casalis Isabelle  
 Castrovilli Marina  
 Cathala Pierrette  
 Chabert Evelyne  
 Chabrier Nicole  
 Chaffaux Yoko  
 Chanteloup Monique  
 Charron Béatrice  
 Chastaing Corinne  
 Chateau Isabelle  
 Chaulet Françoise  
 Chazelle Caroline  
 Chevalier-Brody Patricia  
 Chevrier Corinne  
 Chovin Isabelle  
 Clerjaud Brigitte  
 Coenen Joséphine  
 Coeurdeuil Annie  
 Cohen Zoé  
 Colomes Evelyne  
 Colson Caroline  
 Cornebise Michèle  
 Cornec-Templett Joëlle  
 Corsaut Michèle  
 Courty Christine  
 Crespel Chantal  
 Crolet Solange  
 Crouse Sophie  
 Cuny Sabine  
 Dagorne-Pin Virginia

Dangel Anne-Marie  
 Daquin Marie-Christine  
 Dardaude Christiane  
 Darnaudery Sonia  
 Darparens Sandrine  
 Darricarrère Corinne  
 Decambière Dominique  
 De Foucault Jacqueline  
 De Montalte Chantal  
 De Pas Sophie  
 De Sutter Geneviève  
 De Villedary Agnes  
 Delahaye Nathalie  
 Delamarre Anne  
 Dellapina Alexandra  
 Delattre Paule  
 Deleka Christine  
 Demanche Valérie  
 Denvers Jocelyne  
 Depaulis Christine  
 Derrien Pascale  
 Devers Françoise  
 Devillard-Chabert Nathalie  
 Didelot Jacqueline  
 Diebold Valérie  
 Dillon Valérie  
 Dionis Sabine  
 D'Izarny-Gargas Marie-  
 Laure  
 Donval Geneviève  
 Draï Danièle  
 Drouet Elsa  
 Dubois Anne  
 Dufaure Sylvie  
 Duffaut Sylvie  
 Dufour Delphine  
 Duperey Chantal  
 Duphil Patricia  
 Duranson Ariane  
 Durisotti Sary-Ann  
 Duverneuil Carine  
 Duvillard Richard  
 Violaine  
 Eglin Michelle  
 Escaravage Catherine  
 Etchegorry Michèle  
 Everett Nelly  
 Eyquem-Fournel Florence  
 Falaise Pascale  
 Fargeau Rose-Anne  
 Ferragu Danièle  
 Ferret Claude  
 Ficot Catherine  
 Firmo Sabine

Flornoy Caroline  
 Fonroques Line  
 Fortier Nicole  
 Fournier Madeleine  
 Fraisse Diane  
 Fusi Marie-Laure  
 Fuss Michèle  
 Galandie Annick  
 Gallon Françoise  
 Gandois Nathalie  
 Gaudry Bérangère  
 Gauthier Germaine  
 Gauthier Stéphanie  
 Gayon Martine  
 Ghomrani Farida  
 Gibert Françoise  
 Gilbert Marie Christine  
 Gilnicki Anne  
 Giraud Stéphanie  
 Giraudel Christine  
 Goldryn Tina  
 Gombotto Italia  
 Goubet-Daudey Nathalie  
 Gruff-Olliveaud Sophie  
 Grandjean Rosita  
 Gruyère-Thuilier Joëlle  
 Guennou Yannick  
 Guérand Carole  
 Guérin Stéphanie  
 Guibourg Aline  
 Guibourt Christine  
 Guilhe-Lacombe Chantal  
 Guillard Catherine  
 Havret Patricia  
 Hervé Marie  
 Hodez Amélie  
 Hugues Martine  
 Humbert Sylvie  
 Isal Joëlle  
 Jacopin Murielle  
 Jacquet Béatrice  
 Jaki Christine  
 Jambert Valérie  
 Jonquoy Monique  
 Jouassain Pascale  
 Kaps Andrée  
 Kehr Emmanuelle  
 Kerrien Anne  
 Kerffer Jacqueline  
 Kirsh Murielle  
 Koenig Renata  
 Kozlowski Chantal-  
 Elisabeth

Kruse Brigitte  
 Kruze Sophie  
 Labeste Nathalie  
 Lagrange Brigitte  
 Langlais Annick  
 Langlois Nicole  
 Launay Marina  
 Le Bastard Hannelore  
 Le Cloarec Anik  
 Le Floch Catherine  
 Le Forestier Marie-Pascale  
 Le Gouadec Virginie  
 Le Penven Anne-Marie  
 Le Poncin Annick  
 Lebel Chantal  
 Leccia Simone  
 Leclanche-Merrerr Annick  
 Ledoux-Barbu Laurence  
 Leduc Irène  
 Le Minor Chistiane  
 Le Pimpec Gisèle  
 Leroy Marie-Jeanne  
 Leroux Gwenael  
 Lesca Judith  
 Lesure Anne-Marie  
 Liechty Claude  
 Lieux Jeannette  
 Lignier Catherine  
 Lubinski Christine  
 Luciani Claudine  
 Lucken Isabelle  
 Mallet de Vandègre Colette  
 Magnier Nicole  
 Marage Martine  
 Marc Luce

Marcellin Mylène  
 Marchais Muriel  
 Marchegay Chantal  
 Martin Brigitte  
 Martin Marie-Claude  
 Martinod Elisabeth  
 Mathieux Agnès  
 Mathon Jeanine  
 Meneveux Nicole  
 Menville Ivie  
 Meyer Christine  
 Mirbeau Danièle  
 Monmarson Pascale  
 Monso Sylvie  
 Morales Olivia  
 Mossbach Corinne  
 Mounicot Annick  
 Mounié-Poulat Emmanuelle  
 Moyal Annick  
 Naget Virginie  
 Nasiko Sato Cabus  
 Nathan Christiane  
 Nicolaï Nathalie  
 Nivert Pascale  
 Noël Marine  
 Nonne Marie-José  
 Nourail Michelle  
 Ortlík Edwige  
 Ouët Louise  
 Pajot Jaqueline  
 Payan-Biard Nicole  
 Pelisson Martine  
 Pellerin Catherine  
 Perier Anne-France  
 Perier Monique

Perox Marie-Pierre  
 Perron Laurence  
 Pesche Valérie  
 Peters Marie-Thérèse  
 Petit Christiane  
 Petrod Sandra  
 Petersen Marie-Astrid  
 Pichot Sandrine  
 Pignol Pascale  
 Pons Arielle  
 Porcheron Anne  
 Portail Dominique  
 Priscal Anne-Marie  
 Prost Andrée  
 Provencal Janie  
 Quillatre Martine  
 Rabateau Ghislaine  
 Regnier Huguette  
 Remy Anne-Marie  
 Ridoux Francine  
 Rio Claudine  
 Riondet-Régnier Huguette  
 Roclore Danielle  
 Rollando Hélène  
 Rougeron-Cabot Chantal  
 Rouvière-Gonzales Odile  
 Sabrier Nicole  
 Santens Aline  
 Sato Noriko  
 Sauvaigo Anne  
 Schoppof Nathalie  
 Sciou Isabelle  
 Siegert Irmgard  
 Soligny Chantal  
 Sonalet Françoise

Stütz –Gerber Hannelore  
 Taillandier Martine  
 Tanguy Laure  
 Taranoff Christiane  
 Temsamani Janine  
 Teyssier Karine  
 Thomas Véronique  
 Thomasset Michele  
 Tissot Anne  
 Toussaint Alexane  
 Traon Martine  
 Tresamini Danièle  
 Trouve Cécile  
 Truchy Francine  
 Ulmer Laura  
 Valardini Laura  
 Valeriola-Engel Michèle  
 Vallée Michèle  
 Van den Brink Elisabeth  
 Vanier Marylène  
 Van Lede Sabine  
 Vautier Joëlle  
 Velasco Rachel  
 Verdure-Bejaud Michelle  
 Vescovali Hersen Françoise  
 Villars Nathalie  
 Vouzellaud Dominique  
 Wachenheim Martine  
 Widmer Gisèle  
 Wieser Martine  
 Yetor Anne-Marie  
 Yonaï Mayumi  
 Zaelmann Léa  
 Zorz Jeannette

**PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL MASCULIN**

Agopian Jean-Loup  
 Ahanda Franck  
 Allgar Éric  
 Alcaraz Philippe  
 Arrighi Jean-Pierre  
 Auvray Jean-Jacques  
 Babilon Hugues  
 Bazheire Christophe  
 Ballereau Philippe  
 Bariselle Paul  
 Batkin Philippe  
 Baudry Laurent  
 Beaudon Olivier  
 Bedot Jérôme  
 Beline Stéphane  
 Bellaiche Maurice  
 Ben Othman Karim  
 Bende Bernard  
 Bergues Alain  
 Bernard Jean-Pierre  
 Berthe Denis  
 Bertoni Stéphane  
 Bertres Éric  
 Bessis Jean  
 Betti Bernard  
 Bezombes Gérard  
 Bichaud Jacques  
 Bichot Jean-Jacques  
 Bidault Pierre  
 Blachère Jean-Claude  
 Blanc Jacques  
 Blanchard Gérard  
 Blanchon Denis  
 Blanchong Serge  
 Blot Daniel  
 Boissonnet Bernard

Bonaventure Dominique  
 Borde Pierre  
 Borg Jean-Louis  
 Boucher Jean-Paul  
 Bougie Éric  
 Bourassin Philippe  
 Bourbon Bernard  
 Bourgeois André  
 Bournazel Laurent  
 Brette Fabrice  
 Brocas Jean-Pierre  
 Brouillard Pierre  
 Brouzes Antoine  
 Brunet Pierre  
 Brunier Armand  
 Brunner René  
 Burguière Robert  
 Caille Dominique  
 Caleyron Christian  
 Calmels François  
 Camus Didier  
 Castex Francis  
 Cauchie José  
 Caudron Michel  
 Cessot Jacques  
 Chaix Marc  
 Chambrey Laurent  
 Chan Jean-Paul  
 Chausset Daniel  
 Chedo Fernand  
 Chevalier Patrick  
 Chevalier Pierre-Louis  
 Chiesa Didier  
 Chossat Jean-Claude  
 Christophe Éric  
 Cieslak Gérard

Clarens Patrick  
 Cochet-Weinandt Alain  
 Cochet Pierre  
 Cocotte Joël  
 Cointault Bernard  
 Colin Éric  
 Collongues Norbert  
 Corcessin Jean  
 Cornesse Rémy  
 Cotelte Jean-Pierre  
 Courdy Christian  
 Cornier Jean-Claude  
 Courgeon Jean-Marie  
 Couybes Claude  
 Crapet Pascal  
 Cravinno José  
 Crenn Alain  
 Crestor Roland  
 Cros Stéphane  
 Crunelle Christian  
 Cuenin Claude  
 D'Alterio Laurent  
 Dardaude Yves  
 Darsaut Jean-Pierre  
 Daul Olivier  
 de Dieuleveult Alexis  
 Debroye Alain  
 Dedebant Georges  
 Degeorges Jean-Christian  
 Degueurse Jean-Christian  
 Denuit Gérard  
 Derrien Jean  
 Dessonet Claude  
 Detcheverry Bruno  
 De Villers Myrtil  
 Deza Angel

Di Folco Jean-Pierre  
 Didier Lemaire  
 Ducasse André  
 Dufay Patrick  
 Duhem Serge  
 Dupain Louis  
 Durand Jean-Yves  
 Echard Dominique  
 Eichelberger Erwin  
 Eisma Michel  
 Erario Rocco  
 Don Esquiro Patrick  
 Faure Didier  
 Ferguson Brian  
 Ferragu Daniel  
 Ferrero Jean-Jacques  
 Ferrières Jacques  
 Ferry Éric  
 Filou Marc  
 Fleury Robert  
 Fleytoux Nicolas  
 Floch Stéphane  
 Flotte Francis  
 Foncin Jean-François  
 Fortier Gérald  
 Forzy Bertrand  
 Foucher Jean-Paul  
 Franques Daniel  
 Gabas Gérard  
 Gaime Pierre  
 Gambini Pierre  
 Garcia Hervé  
 Gaugain Michel  
 Gely Éric  
 Ghazal Alain  
 Gleizes Christophe

Ghiringhelli Olivier  
 Gibert Bruno  
 Gnocchi Philippe  
 Goddyn Katrien  
 Goïc René  
 Gomez Gérard  
 Gougau Yanick  
 Gout Aimé  
 Goytino Patrick  
 Grandidier  
 Grellier Alain  
 Gremy Bruno  
 Gros Christian  
 Grouchy Michel  
 Grunbaum Serge  
 Guédé Philippe  
 Guibert Pierre-Yves  
 Guilbaud Jean-Michel  
 Guinepain Thierry  
 Haingourt Guy  
 Hallawell Douglas  
 Hamm Philippe  
 Hardingen Torben  
 Hernandez Aldo  
 Hindermeier Pierre  
 Hodez Stéphane  
 Hubner Axel  
 Hudelot Éric  
 Ingrand Bernard  
 Jacquin Henri  
 Janin Jean-Marc  
 Jarrot Patrick  
 Jasselin Philippe  
 Jaufret Jacques  
 Jorissen Hubert  
 Jouanny Claude  
 Kehr Roland  
 Kilar Patrick  
 Klichowski Éric  
 Kosina François  
 Kunz Bernard  
 Kuttler Jean-Marc  
 Labat Jean-Pierre  
 Lahanque Frank

Lahitte Philippe  
 Laifaoui Jacob  
 Lallée Patrick  
 Lammers Paul  
 Laporterie Jacques  
 Larradiou Didier  
 Laruelle Patrick  
 Laurent Alain  
 Laverdin Franck  
 Leblanc Albert  
 Legroux Yves  
 Le Ngoc Kim-Gaëtan  
 Letourneur Claude  
 Lhotte Dominique  
 Locquet Fabien  
 Lompré Gérard  
 Loreau Patrick  
 Loubeau Gérard  
 Lynch John  
 Madalinski Gilles  
 Magne Gilles  
 Mandada Karim  
 Malleron François  
 Mallet Philippe  
 Maniere Bruno  
 Maquenne Philippe  
 Mareille Fabrice  
 Martin Jean-Marie  
 Martinet Jacques  
 Martino Jean-Yves  
 Massot Serge  
 Mattei Bruno  
 Maubourguet Jean-Jacques  
 Méline Michel  
 Mérat Alain  
 Methalie Miguel  
 Meyer André  
 Meyran Jean-Philippe  
 Meyrignac Albert  
 Monchablou Michel  
 Mondavi Hervé  
 Monnet Philippe  
 Monnet Sébastien  
 Monpoint Claude  
 Mouysset Jean-François

Nacoul Michel  
 Nadjar Robert  
 Narran Jean-Marie  
 Nathan Daniel  
 Nguyen Patrick  
 Normand Jean-Claude  
 Ogier Philippe  
 Parent Gilles Michel  
 Patrick André  
 Péan Marc  
 Pelletier Jean-Louis  
 Peres Pierre  
 Perez-Parlato Jean-Pierre  
 Perrier Roger  
 Petro Jean-Pierre  
 Peyrebesse Bernard  
 Picard Jean-Luc  
 Piget Jean-Marie  
 Pillet Claude  
 Plantey Jean Yves  
 Plat Daniel  
 Polverelli Alain  
 Portanelli Armand  
 Porterie Serge  
 Quattrochi Jean-Marc  
 Rainglas Michel  
 Rainier Dominique  
 Ramani Robert  
 Raud Dominique  
 Rebotti Assef  
 Reix Michel  
 Renaudin Bertrand  
 Rival Christophe  
 Robin Dominique  
 Roche Claude  
 Roche François  
 Roman Hervé  
 Roudier Jean-Marc  
 Roumiguieres Serge  
 Roussel Claude  
 Rousselot Jean  
 Rouvière Jacques  
 Royer Jean-Michel  
 Rueda René  
 Sabo Jean-Michel

Sade Jean-Claude  
 Sagot Éric  
 Sandoz Dominique  
 Sandt René  
 Saramito Claude  
 Sarrazin Yoland  
 Schlecht Jean-Claude  
 Scotto-di-Rinaldi Philippe  
 Secail François  
 Seguignes Sébastien  
 Serra Pascal  
 Serriere Jacques  
 Sessot  
 Siboun Paul  
 Simon Patrick  
 Sophie Claude  
 Sort Pierre  
 Souvira Bruno  
 Sutrat Bernard  
 Talamo Christophe  
 Tallies Marc-Jean  
 Testagrossa Jean-Pierre  
 Texier André  
 Thomasset Louis  
 Thomassin Jacques  
 Tonnellier François  
 Touati Franck  
 Tournier Gérard  
 Toussaint Gérard  
 Tricot Marc  
 Valenza Jérôme  
 Vanbremeersch Rémy  
 Varnet Jean  
 Verbouwe Laurent  
 Verschuere Alain  
 Vidal Richard  
 Vives Marcel  
 Vives Richard  
 Wallois Dominique  
 Wilcox Allan  
 Zand Christian  
 Zappino Jean-Luc  
 Ziegler Walter

**BAC British Aircraft Corporation**

**PERSONNEL NAVIGANT  
 Pilotes d'Essais**

Backer Peter  
 Cochrane John  
 McNamara Eddy  
 Trubshaw Brian  
 Walker Johnny

**Ingénieurs Navigants  
 d'Essais**

Addley Mike  
 Allan John  
 Driver Allan  
 Holding Peter  
 King C  
 Mason T

**Shater J  
 Mécaniciens Navigants  
 d'Essais**

Ackary Dick  
 Hawley D  
 Heywood Allan  
 Watts Brian  
**Navigateurs**

Lockkert Ray  
 Scott C  
 Wood Georges

**PERSONNEL AU SOL**

Bradley David  
 Longbottom Joh  
 Walker John

**BRITISH AIRWAYS**

**PERSONNEL NAVIGANT  
 TECHNIQUE**

**Commandant de bord**

RPW Allen  
 R Andersson  
 A Baillie  
 M Bannister  
 S Bates  
 KP Barton  
 RJL Boas  
 JAD Bradshaw  
 DA Brister  
 NA Britton  
 LD Brodie  
 AL Budd  
 JD Butterley

JW Burton  
 BJ Calvert  
 JL Chorley  
 JD Cook  
 RV Dixon  
 PM Douglas  
 PRW Duffey  
 JD Eames  
 DA Edmondson  
 DH Ellis  
 M Emmett  
 V Gunton  
 JA Harkness  
 T Henderson  
 JW Hirst  
 PW Horton

JC Hutchinson  
 KD Leney  
 HJ Linfield  
 WD Lowe  
 P Mallinson  
 AJ Massie  
 CB McMahon  
 HC McMullen  
 IC McNeilly  
 AR Meadows  
 A Mills  
 RA Mills  
 CJC Morley  
 CC Morris  
 GF Mussett  
 K Myers

CE Norris  
 M O'Connor  
 B Oliver (CAA)  
 T Orchard  
 R Owen  
 DJM Rendall  
 J Reid (CAA)  
 E Reynolds  
 MA Riley  
 S Robertson  
 M Robinson  
 DG Ross  
 DC Rowland  
 L Scott  
 RS Smith  
 D Studd



A Thompson  
BGT Tichener  
NV Todd  
J Smith  
BO Walpole  
SD Wand  
R Weidner  
R Westray  
JR White  
G Williams (CAA)  
D Woodley

**Officier Pilote de Ligne**

AB Atkinson  
RB Babbé  
P Bandall  
A Barnwell  
J Bedforth  
P Benn\*  
P Benson  
AJ Bird  
S Bohill-Smith  
ME Boyle  
RJS Burchell  
MW Burke  
C Burrough  
D Byass  
AD Cobley  
AR Darke  
J Downey  
L Evans  
J Graham

CD Green

P Griffin  
B Harmer  
AI Heald  
BR Holland  
J Hornby  
JG Huson  
B Irvén  
M Jealous  
DA MacDonald-Lawson  
A Macfarlane  
DG Mitchell  
EER Murton  
J Napier  
BR Oliver  
CJD Orlebar  
D Payne  
JH Phillingham  
J Phillips  
R Pike  
WJ Piper  
AF Quartly  
NS Rendall  
JM Reynolds  
R Reynolds  
CA Robey  
ML Robson  
J Rooney  
RA Routledge  
PT Sinclair  
WI Smith  
K Snell  
K Strocchi  
RJ Taylor  
J Tye

M Walden  
MJH Watson  
D Whitton  
K Williams  
MR Withey  
MR Young  
AJ Jule  
**Officier Mécanicien**  
**Navigant**  
SL Bolton  
GS Bowden  
RC Bricknell  
K Brotherhood  
AA Brown  
WJ Brown  
K Appleton  
PC Carrigan  
A Chalmers  
TF Caster  
C Coltman  
L Cooper  
M Cooper  
TB Dewis  
W Dobbs  
FW Duffy  
R Eades  
PE Egginton  
T Evans  
A Everett  
IR Fellowes-Freeman  
P Finlay  
SG Floyd  
F Ford  
J Gotham

M Harrison  
W Hazelby  
M Hollyer  
WG Hornby  
D Holye  
S Hull  
D Jackman  
WD Johnston  
WA Johnstone  
RA Jones  
IV Kirby  
JE Lidiard  
PA Ling  
DA Macdonald  
R Maher  
PJ Newman  
T Norcott  
PJ Phillips  
A Price  
TJ Quarrey  
I Radford  
JA Rodger  
IF Smith  
J Stanbridge  
D Tracey  
G Tullier  
A Walker  
RN Webb  
NC West  
AF Winstanley  
J Wood  
R Woodcock

**CAA Civil Aviation Authority**

**PERSONNEL NAVIGANT**

**Pilotes d'Essais**  
Corps Gordon  
Davies David

**Ingénieurs Navigants d'Essais**

Perrin Keith  
McClymont Andrea

**CEAT Centre d'Expérimentation Aéronautique de Toulouse**

Plenier Jacques

**CEV Centre d'Essais en Vol**

**Pilotes d'Essais**

Bolliet Pierre  
Defer Gilbert  
Dudal Pierre  
Faure-Lacaussade  
Grange Pierre

**Ingénieurs Navigants d'Essais**

Cavin André  
Duc Jean-Michel  
Friedlander M.  
Gillon Francis

Guinaudeau Alain  
Guyot Gérard  
Loisel Sylvie  
Renaudie Jean

**Mécanicien Navigant d'Essais**

Depezay Paul  
Hornebeck Roger  
Bertrand René  
Vencharutti Ugo

**DUNLOP**

Arnold Michael  
Chuter Roger

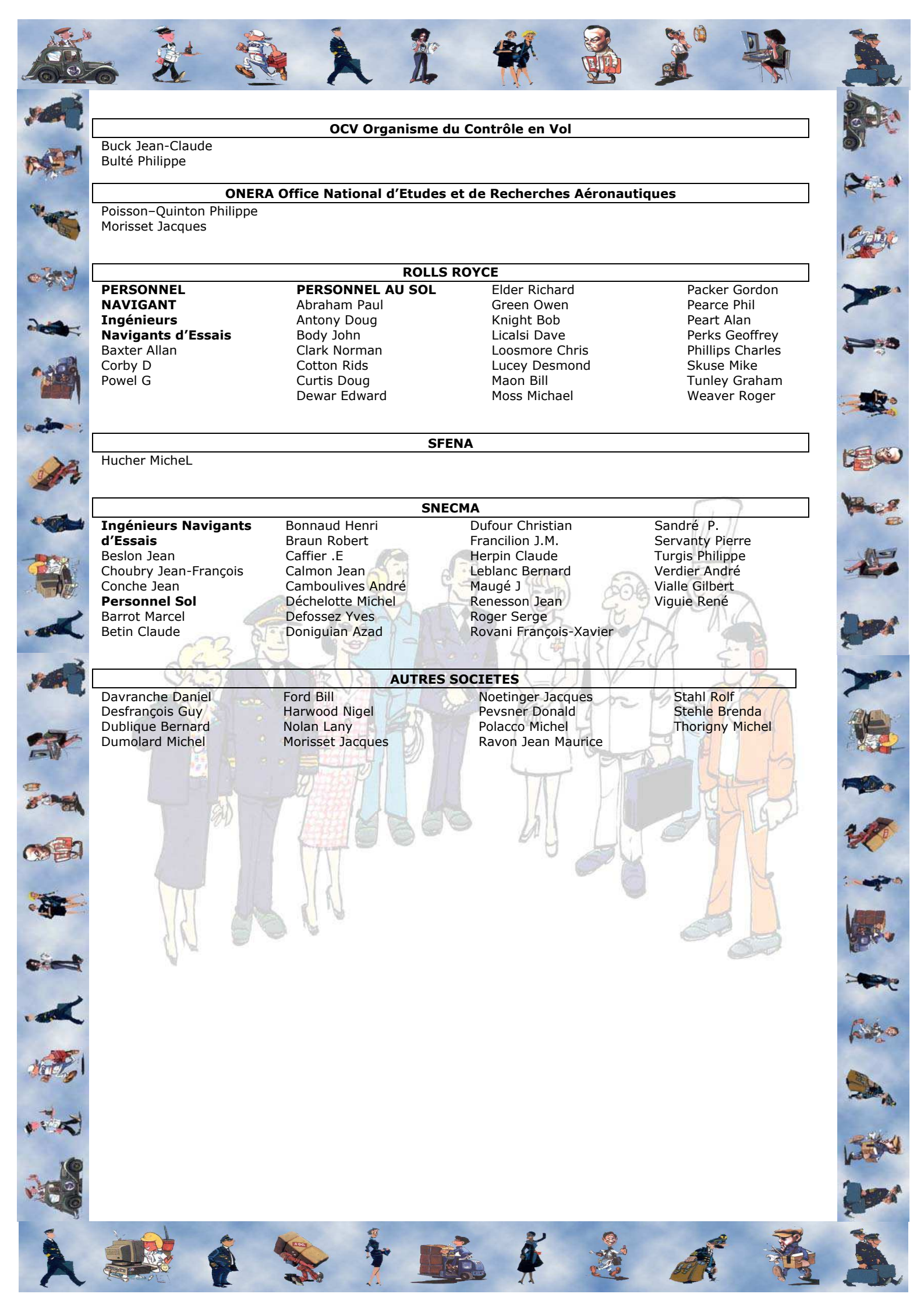
**HISPANO - MESSIER - BUGATTI - DOWTY**

Abadie  
Boutrelle  
Cabau  
Cheymol Roger  
D' Adhémar P  
Defolny  
Domela A.

Fradier  
Favennec  
Gas Roger  
Ladoux Georges.  
Leclerc Jacques  
Lesur  
Lallemant Pierre

Ledoux. G.  
Ligeron Jacques  
Poyau  
Reide Louis.  
Rouy André  
Sauvy M  
Simonet Daniel

Tréguier  
Valfort  
Vauvelle B.  
Victor Claude.



**OCV Organisme du Contrôle en Vol**

Buck Jean-Claude  
Bulté Philippe

**ONERA Office National d'Etudes et de Recherches Aéronautiques**

Poisson-Quinton Philippe  
Morisset Jacques

**ROLLS ROYCE**

**PERSONNEL**

**NAVIGANT**

**Ingénieurs**

**Navigants d'Essais**

Baxter Allan

Corby D

Powel G

**PERSONNEL AU SOL**

Abraham Paul

Antony Doug

Body John

Clark Norman

Cotton Rids

Curtis Doug

Dewar Edward

Elder Richard

Green Owen

Knight Bob

Licalsi Dave

Loosmore Chris

Lucey Desmond

Maon Bill

Moss Michael

Packer Gordon

Pearce Phil

Peart Alan

Perks Geoffrey

Phillips Charles

Skuse Mike

Tunley Graham

Weaver Roger

**SFENA**

Hucher Michel

**SNECMA**

**Ingénieurs Navigants**

**d'Essais**

Beslon Jean

Choubry Jean-François

Conche Jean

**Personnel Sol**

Barrot Marcel

Betin Claude

Bonnaud Henri

Braun Robert

Caffier .E

Calmon Jean

Cambouives André

Déchelotte Michel

Defossez Yves

Doniguan Azad

Dufour Christian

Francilion J.M.

Herpin Claude

Leblanc Bernard

Maugé J

Renesson Jean

Roger Serge

Rovani François-Xavier

Sandré P.

Servanty Pierre

Turgis Philippe

Verdier André

Vialle Gilbert

Viguie René

**AUTRES SOCIETES**

Davranche Daniel

Desfrancois Guy

Dublique Bernard

Dumolard Michel

Ford Bill

Harwood Nigel

Nolan Lany

Morisset Jacques

Noetinger Jacques

Pevsner Donald

Polacco Michel

Ravon Jean Maurice

Stahl Rolf

Stehle Brenda

Thorigny Michel

## GABRIEL AUPETIT

Né le 1er avril 1928 à Villiers le Bel (Val d'Oise).

Il est embauché à Air France au Bourget, en qualité de monteur radio en 1946. Le premier avion sur lequel il travaille est le Caudron C449 Goéland, un petit bimoteur construit en bois et toile.

Réembauché au Bourget après son service militaire, il est muté en 1949 au centre d'exploitation d'Orly, service entretien.

Au sein de la Direction du Matériel, il voit entrer dans la flotte de la Compagnie Nationale, toute la série des Douglas, Lockheed Constellation, Caravelle et Boeing. En 1974 il est muté au centre industriel de Roissy à la division d'entretien des Boeing 747.



En 1975, il est affecté comme responsable du Bureau d'Etudes qui a pour objectif de définir et de préparer la future Division d'Entretien Concorde.

En 1976, il est nommé Inspecteur Principal et devient Chef du Service d'Assistance de Production jusqu'à son départ en retraite, le 1er mai 1988 après 42 ans de Compagnie.



## PIERRE DUDAL

Pilote de ligne, pilote d'essais  
16.500 heures de vol.

Né le 27.2.1925,  
engagé dans l'armée de l'Air en 1943.  
Pilote puis moniteur de chasse aux  
Etats-Unis en 1944.  
Pierre Dudal entre à Air France en 1946  
puis dirige de 1961 à 1966, la formation,  
l'entraînement, la qualification et le  
contrôle des pilotes sur Caravelle.



Désigné pour participer au programme  
d'essais en vol de Concorde en tant que  
pilote représentant les Services Officiels  
français, il suit le stage de pilote d'essais  
à l'EPNER (Ecole du personnel navigant  
d'essais et de réception) en 1966-67.

Breveté pilote d'essais en 1967,  
il est détaché au Centre d'Essais en Vol.  
Désigné pilote de marque Concorde,  
il participe activement aux essais de  
certification.

Il revient à Air France en 1975, et  
devient le premier Chef de Division  
Concorde.

A ce titre, il participe aux vols  
d'endurance et effectue les vols  
inauguraux sur Rio et Washington en  
1976, puis sur New York le 22  
novembre 1977.

Il quitte la Compagnie sur perte de  
licence, le 21 juin 1978.



Exposition APCOS : 24 novembre 2007, 30<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol Paris New-York en Concorde

## JEAN FRANCHI

Pilote d'essais  
8000 heures de vol.

Né le 4 octobre 1923 à Alger.

Ecole de l'Air en 1943. Breveté pilote de chasse aux Etats-Unis en 1945. De retour en France, il est affecté au groupe de reconnaissance 2/33 sur P51 Mustang puis à un groupe de chasse de nuit. De 1950 à 1953, il assure l'encadrement des élèves pilotes français aux Etats-Unis.

En 1954, il suit la formation de pilote d'essais à l'Empire Test Pilot School à Farnborough. Affecté au CEV de Brétigny, il participe aux essais de tous les appareils expérimentaux de l'époque, en particulier Mirage III et Trident. Il effectue de nombreuses missions aux Etats-Unis pour l'évaluation de divers appareils expérimentaux, ou de combat et est victime en 1958 d'un grave accident sur la base d'Edwards, au cours duquel sa colonne vertébrale sera très endommagée. Avec beaucoup d'énergie et de discipline physique, il poursuit sa carrière dans les essais au CEV et au CEAM de Mont de Marsan de 1960 à 1962 puis en 1963 comme Chef du Personnel Navigant.

En 1966 il quitte le CEV pour Sud Aviation et en 1967 il est affecté aux essais en vol du Concorde sur lequel il totalisera 1000 heures de vol.

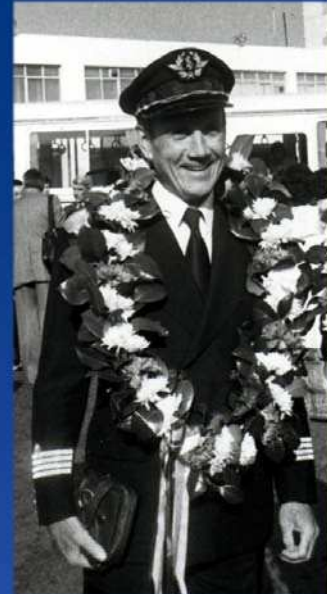
Il est commandant de bord lors des missions ci-dessous :

Voyage du Président Pompidou aux Açores, décembre 1971.  
Premier vol de l'avion de présérie 02 en janvier 1973.  
Première traversée Washington - Orly en septembre 1973.  
Premier atterrissage à New-York JFK en octobre 1977.  
Essais en 1978 du mini manche et étude des commandes de vol électriques adoptées par la suite sur l'Airbus 320.

En marge de son activité sur Concorde, il assure les vols de mise au point de la caravelle SNECMA banc volant du CFM 56 et du Transall de nouvelle génération.

Il prend sa retraite en 1983, à son soixantième anniversaire.

Décédé le 1 septembre 1985, à Léguevin (Haute-Garonne).



## NICOLE MENEVEUX

Hôtesse de l'air, entrée à la compagnie au mois d'avril 1963, elle vole sur Caravelle et Boeing 727 jusqu'en 1967 où elle découvre le réseau long courrier sur Boeing 707 puis 747.



De retour sur moyen courrier en 1972, elle est sélectionnée pour participer à l'un des premiers stages du Personnel Navigant Commercial Concorde.

Elle débute sur supersonique le 7 juillet 1976 et effectue quelques belles premières comme l'ouverture de New York, le 22 novembre 1977.



Elle renonce à passer Chef de Cabine pour pouvoir continuer à voler sur Concorde, ce qu'elle fera durant 16 ans, jusqu'à son dernier vol, le 24 avril 1992.

Elle totalise 4880 heures de vol sur Concorde.

### LE SIERRA ALPHA, LE DERNIER AVION D'ESSAIS

*L'Apcos tente d'attirer l'attention sur ce Concorde pas comme les autres, qui vit, un brin oublié, au sud des pistes d'Orly (voir Revue N°32 & 33). Véritable monument en péril, le Sierra Alpha vit au grand air, depuis 1976, et ne doit d'avoir échappé à la destruction qu'au courage de l'Association Athis Paray Aviation et d'un groupe de fanas, les « Concorde's lovers », les bien nommés.*

*Cet article est le quatrième consacré à cet avion qui a marqué le programme Concorde, en particulier en réalisant de grandes premières qui ont démontré que l'aviation de transport supersonique était une réalité. Ces « ouvertures de domaine », pour utiliser un langage des essais en vol, ont été évoquées dans le Mach2 N°34 (Le WTSA le meilleur ambassadeur du programme Concorde).*

*Mais il ne faut pas oublier que le Sierra Alpha est avant tout un avion d'essais. L'article qui suit passe en revue les grands chantiers menés à bien par ce Concorde d'exception. Il trouve son origine dans des documents originaux fournis par Henri Perrier, complétés par les bases de données d'Edouard Chemel ainsi qu'une note d'André Turcat adressée à l'Apcos.*



Les fanas d'Athis Mons l'appellent le Sierra Alpha mais dans la rédaction d'aujourd'hui, ce sera le 02 car c'est ainsi qu'il était identifié par ceux des Essais en Vol. 02 car deuxième présérie construit, situé entre les prototypes 001, 002 et les avions de série 201, 202 etc. ...



Il présente rigoureusement les formes extérieures du futur avion de série mais il s'écarte de la définition qui sera certifiée pour la série sur de nombreux points dont les plus importants sont :

- La capacité des réservoirs de carburant.
- La masse maximale qui est limitée à 176 tonnes à la mise en route au lieu de 185 tonnes.
- Le système de régulation des entrées d'air et certaines lois du pilote automatique qui ne sont pas encore au standard définitif.

Le 02, a été une composante majeure du programme de développement et de certification, en particulier sur les points suivants :

- Performances de croisière à Mach 2.
- Mise au point et certification des freins carbone.
- Contribution importante à la mise au point des déflecteurs d'eau sur les trains d'atterrissage avant la certification de ces dispositifs dans diverses conditions de pistes polluées : eau, neige, « slush » (neige fondue).
- Certification des performances de freinage conformes aux règlements spécifiques à Concorde sur pistes mouillées.

La mise au point des freins, des déflecteurs et l'établissement des performances de freinage amèneront le 02 à effectuer un nombre considérable d'essais (134) dans les phases de roulage.

## L'HISTOIRE DE CONCORDE

On peut noter quelques grandes dates qui ont jalonné le programme d'essais, de développement et de certification, menés par le 02 :

- Du 7 au 19 février 1974 il assure la campagne temps froid à Fairbanks, en Alaska, au cours de laquelle, la mise en œuvre de l'avion est testée jusqu'à  $-43^{\circ}\text{C}$ .
- Durant les mois d'août et de septembre 1974 a lieu la première campagne d'essais de freins carbone, de fabrication GoodYear, qui se solde par un échec. En janvier 75, les freins carbonés Dunlop sont essayés avec succès. Ils seront retenus pour la définition de certification de la série.
- Du 11 au 14 mars puis du 12 au 16 mai 1975, le 02 effectue, à Fairford, les essais de qualification des déflecteurs de trains d'atterrissage avec eau et « slush » artificiel.
- En avril et août 1975 sont menés les essais de certification de l'ensemble des performances de freinage sur pistes sèches et mouillées ainsi que la modification du système anti-skid (SPAD). Cette modification fait suite aux problèmes découverts, au cours de l'endurance par l'avion N°3, lors de freinages sur pistes très mouillées.
- Du 4 au 11 décembre 1975 se déroule, à Gander, la campagne d'essais de certification des opérations sur pistes enneigées.



Le 02 effectue son dernier vol d'essai le 29 janvier 1976 et il est convoyé sur Orly le 20 mai de la même année.



**LE TYPE QUI SERVAIT UNE MACHINE PARFAITE**



*Le dernier B747 classique d'Air France vient de prendre sa retraite. Avec lui c'est le dernier avion en équipage à trois qui disparaît. Dans son numéro précédent, Mach 2.02 avait présenté l'historique du métier de Mécanicien Navigant. Bernard Chabbert nous parle aujourd'hui du « type qui servait une machine parfaite » à ses pilotes.  
Article paru dans le magazine Aviasport N° 633 de décembre 2007.*

**Par Bernard Chabbert**  
**Pilote**  
**Journaliste aéronautique**  
**Commentateur de meetings**

**P**ersonne n'en a parlé. Il est vrai que l'actualité ne manque pas de matière. Mais bon, cette fin d'année 2007 sera marquée dans l'histoire des avions à la française par un événement particulier: avec les derniers vols en ligne, à Air France du dernier 747 classique, la profession de mécano navigant disparaît de la liste des métiers aériens. Certes, il reste des mécaniciens navigants chez les militaires. Mais pour ceux de la ligne, c'est terminé.

Avec le départ du mécano, c'est tout un âge de l'art de faire bien voler les gros avions qui s'éteint. Un âge marqué par la présence, au sommet de la pyramide du vol commercial, de cette cellule de talents complémentaires qui se nommait un équipage. Devant, les deux pilotes, occupés à guider l'avion et à l'intégrer dans le monde réel en communiquant par radio et en naviguant. Derrière, au centre du poste de pilotage et un peu en retrait, le mécano. Qui, de par sa position géographique dans le cockpit, et de par le recul que cette position lui imposait, devenait avec l'expérience et les heures de vol une sorte de mère poule à qui rien ou presque n'échappait. Une mère poule qui parfois se mêlait de ce qui ne la regardait pas directement, mais qui ayant appris à dire les choses sans en avoir l'air, faisait remonter des infos parfois vitales. Et même si le pilotage pur n'était pas du ressort du mécano, sa position d'observateur qualifié permettait de parfois réinjecter une dose de bon sens dans un système que les événements extérieurs pouvaient avoir porté à saturation.

Dans ces cockpits qui foisonnaient d'informations brutes affichées sur des cadrans ressemblant à des montres à l'ancienne, que l'esprit devait intégrer et malaxer avant d'en extraire la synthèse, l'équipage à trois n'était pas un luxe, mais une nécessité. Il ne s'agissait pas que de confort, mais surtout de choses bien faites. Car l'avion appartenait au mécano. Un bon mécano était un type qui servait une machine parfaite à ses pilotes, sur un plateau impeccable. Et la satisfaction collective du travail bien fait se construisait avec ces moments évoquant les orchestres intimistes et merveilleux que sont les trios ou quatuors capables de jouer des œuvres délicates, installés en permanence sur une corde raide. J'ai le souvenir d'approches aux minima dans des temps pas catholiques, après une nuit entière dans un ciel pas aimable et malgré la fatigue, le décalage horaire, les yeux qui brûlent, la petite musique du cockpit se jouait dans une clarté parfaite, avec toutes les nuances de rigueur, et surtout un parfum de naturel qui donnait à ces métiers la grande noblesse des humanismes.



## TEMOIGNAGE



L'avion, architecture monumentale de réservoirs, de moteurs, de circuits électriques à alimenter et utiliser, de circuits hydrauliques parallèles et complémentaires, un tube pressurisé, chauffé, et lancé plus haut que l'Everest dans un ciel à moins cinquante à la vitesse d'un quart de kilomètre à la seconde, l'avion fonctionnait harmonieusement par le travail du mécano. Et si quelque chose se mettait de travers, le mécano savait contourner le problème, et continuer à servir aux pilotes un avion équilibré, obéissant, pilotable. Tant que rien de catastrophique ne venait briser le système,

le mécano assumait son rôle de mère poule. Et on a vu bien des cas où malgré une situation calamiteuse, le mécano inventait des parades et permettait aux pilotes de ramener le chargement au sol, entier ...

Désormais, les avions ont progressé dans l'imitation des systèmes biologiques. Ils s'autosurveillent, s'autogèrent, et les cockpits ne sont plus habités que de deux pilotes. Cependant, car le destin ne manque pas d'humour, les long-courriers de pointe, ceux qui tiennent en l'air des dix heures et bien plus, voient de nouveau surgir un troisième homme.

Celui-là n'est plus un mécano, mais le pilote supplémentaire que la longueur des étapes implique. Et dans les phases actives du vol, décollage, montée, descente, approche, que fait le pilote supplémentaire? Il s'installe entre ses collègues, un peu en retrait, et instinctivement retrouve un peu de l'attitude du mécano navigant. Il se sert du recul de sa position géographique et suit la chronique des événements, et s'il le faut, il injecte une remarque, pointe un doigt ...

Sans préméditation, le troisième homme est revenu.

Il n'y a plus besoin de mécaniciens navigants, à cause de la technologie et des réponses qu'elle a apportées. Mais au-delà, il y a l'équilibre des systèmes humains. Une table tient mieux sur trois pieds que sur deux. Pendant trois quarts de siècle, le mécano navigant a été ce troisième pied. Sans lui, rien n'aurait existé.

Bravo, messieurs.

**Bernard Chabbert**

## TEMOIGNAGE

### LES ANCIENS APPRENTIS D'AIR FRANCE



**T**ous les ans à peu près à la même époque, les anciens apprentis de notre compagnie se retrouvent à TOULOUSE.

A l'origine il ne s'agit pas d'une association, ni d'une amicale mais d'une idée simple destinée à rassembler tous ceux qui sont passés par une des écoles d'apprentissage d'AIR FRANCE. A ce jour les organisateurs envoient beaucoup de lettres pour ce rassemblement annuel.

Auparavant ces retrouvailles avaient lieu sur le terrain mythique et empreint d'histoire de MONTAUDRAN où j'ai entendu le commandant Papet raconter « C'est ici que j'ai fait mes premiers bonds sur l'herbe ».

Maintenant et puisque le centre est fermé les retrouvailles ont lieu à BLAGNAC. Il y a deux ans j'ai assisté à cette réunion et la journée s'est passée dans une joyeuse ambiance conviviale autour d'un repas très convenable. Le commandant Grenier était là. Les invités sont placés par promotion ce qui facilite grandement les évocations.

N'hésitez pas, appelez l'un des responsables\*. Il sera ravi de voir que l'idée d'origine était excellente et qu'elle perdure.

**Louis RAYNAL**

**\*Charles SAVIGNAC** : Le Télégraphe 31650 LAUZERVILLE. 05 61 39 85 52

**Christian FERRIOL** : 05 61 09 80 61

**Alain MITRANO** : 05 61 40 63 86



### **In Memoriam Louis Bernard**

Notre ami Louis Bernard nous a quitté le 13 novembre 2007 emporté par la maladie. Il était né le 26 février 1927, engagé dès ses 18 ans dans l'Aéronavale. Breveté pilote en 1948, il a été affecté à la 12<sup>ème</sup> flottille de chasse embarqué, sur l'Arromanches, puis à l'école de chasse de Meknès comme moniteur. Rappelé par la Marine au moment de « Dien Bien Phu » il rejoint la 11<sup>ème</sup> flottille sur l'Arromanches jusqu'à la fin des hostilités. Fin 1954 il est affecté à l'école de chasse de Khouribga au Maroc sur Vampire, puis en 1959 après une brève affectation à Hyères il est détaché au CEV de Brétigny où, après être passé à l'EPNER, il vole comme pilote d'essais sur de nombreux prototypes.

Il quitte la Marine en 1963 pour entreprendre une carrière civile comme pilote d'essais à la SFERMA à Mérignac, où il vole sur de nombreux types d'avions.

En 1971 il rejoint l'Aérospatiale à Toulouse pour participer à la réception des Caravelle, et vole sur Concorde. En 1975 il est affecté comme chef pilote d'essais à la SOGERMA jusqu'en avril 1980, date à laquelle il prend sa retraite au terme d'une carrière exceptionnelle, après avoir effectué près de 8000 heures de vol et piloté un nombre considérable d'avions.

Louis était un ami apprécié de tous, toujours disponible, animé au plus haut degré du sens de l'honneur. Il comptait de nombreux amis à l'A.P.CO.S qui présentent à son épouse et toute sa famille leurs très sincères condoléances.

**Michel RETIF**



**Catherine Guillard**

La longue nuit du néant frappe une fois encore à notre porte et la Mort, en son dû insatiable d'une collecte quotidienne, vient de nous ravir Catherine. Elle avait encore tout à entreprendre et s'offrait l'espoir de poser ses bagages (enfin!) dans la joie d'une liberté de vie retrouvée. Malheureusement, ce qu'elle attendait de tous ses voeux lui a été refusé, et nous devons crier notre souffrance devant tant d'injustice, divine.... ou tout simplement humaine.

Catherine était une professionnelle sans faille et, dans son merveilleux sourire.... rien d'autre que le gage du bonheur qu'elle avait eu à accomplir son devoir – de navigante Concorde, notamment – quelles qu'en aient été les circonstances et leurs conséquences néfastes, parfois, je peux en attester. Sa nature était heureuse, son contact « fraternel » et nous perdons avec elle - entre autres séparations funestes - l'essence même de ce que furent nos jours heureux.

Alors, le groupe « supersonique » que nous formons, avec nos différences, nos souvenirs *d'hier*, nos rires d'envies et nos peines insoutenables - regards tournés vers une mémoire collective exclusive – .... ce groupe « supersonique » ne doit jamais oublier qu'elle fut à nos côtés, efficace et généreuse, pour que vive et perdure la réalité d'un avion qui fut d'exception, lui aussi : Concorde.

**Yanick Gougau**

Enfoui dans nos coeurs et dans nos pensées, le souvenir de Catherine repose secrètement tout au fond de nos âmes et de notre vie. Jamais cette mémoire ne s'effacera, ne s'estompera, ne s'oubliera. Elle appartient à sa famille, à ses amis, à tous ceux qui l'aiment.

L'énergie et la dynamique de Catherine aideront certainement les bourgeons du printemps à venir à éclore, nous aidant à espacer nos nuits blanches et nos moments de chagrin.

Pleine d'humour, généreuse, merveilleusement professionnelle, si tonique et positive à chaque instant, jamais Catherine n'aurait imaginé la fragilité impalpable de la santé ni la méchanceté de la maladie.

N'oublions jamais son rire vibrant, son sourire éclatant et son humour d'une grande finesse, elle qui aimait tant notre bel avion aux ailes élégantes, soyons tous heureux et fiers de l'avoir rencontrée et aimée. Elle savait être toujours présente et fidèle.

Grâce à ce souvenir de ses proches et amis, Catherine survivra toujours en nous, elle ne partira jamais toute entière. Et cela est bien.

**Caroline Cadier**

## CARNET GRIS



Farewell Patrick !

En ce samedi 26 janvier, au petit matin, tu as décidé de prendre ton dernier envol, nous laissant, ta famille et tes amis, dans un profond chagrin.

Voler sur notre bel oiseau a été, pour toi, un grand bonheur et une fierté.

Tu as su le servir avec professionnalisme et rigueur, tout en ravissant nos cabines de ton beau sourire.

Ton tour du monde Intrav, fin d'année 99, avec la « Millenium Team » restait pour toi un délicieux souvenir.

Bien que n'étant pas Apcosien, tu aimais partager certains de nos moments ou de nos sorties, pour notre plus grand plaisir.

Ton âme s'est réfugiée dans un autre monde où la souffrance n'existe pas.

Tu nous laisses la richesse de ton cœur et, à jamais, tu resteras dans le nôtre.

Patrick Loreau avait 42 ans

**Claudine Luciani**

### LA MISE EN ŒUVRE DU SERVICE A BORD

#### Le début de l'aventure



*Dès 1973, Claude Monpoint, navigant commercial Air France, commence à voler sur Concorde. Dans ce premier article, il nous parle de son expérience auprès d'Aérospatiale et, en particulier, des premiers vols avec passagers, effectués par le Constructeur sur des avions d'essais, comme le 02, mais dans des conditions normales de vol en ligne.*

*Il totalise 600 heures de vol sur Concorde, dont 156 en vols de présentation à bord du 02 (Sierra Alpha), 70 en vols d'endurance et 374 en ligne.*

**Par Claude Monpoint**  
**Ancien Chef PNC**  
**Navigant Concorde de 1973 à 1979**  
**11000 heures de vol dont 600 sur Concorde**

**A**vant d'occuper, à la fin de ma carrière, en tant que Chef PNC, le poste de Chef de Division Long Courrier, j'ai eu la joie, alors que j'étais Chef Steward de « vivre » pleinement l'épopée « Concorde » : aventure la plus enthousiasmante de ma vie professionnelle.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1973, je fus affecté au « Département du Service en Vol », pour suivre les problèmes Concorde. Ma tâche consisterait à participer à l'élaboration du service et à en définir les méthodes d'exécution.

En février 1973, suite aux accords de Genève, signés entre les pays de l'OPEP, l'engouement pour Concorde, sur le plan international, s'altère, au point que les commandes ou options intéressant 70 appareils, fondent au soleil ! TWA et PAA se désistent ... suivies par d'autres Compagnies, à l'exception de British Airways et Air France. Malgré cette situation peu favorable, les essais et travaux se poursuivent tant à Filton qu'à Toulouse.

Concorde se faisant « attendre », je suis chargé, dans le cadre de l'ouverture d'une ligne Paris New York en B707, à caractère particulier, de concevoir un service spécifique susceptible d'apporter au vol baptisé « Parisien Spécial » un peu du luxe offert aux passagers du « Parisien Spécial » des années 1956 ... à l'époque des Super Constellation ! Ce sera ce service qui, plus tard, sera offert aux passagers des vols Concorde dits « d'endurance ».

Au début de cette même année 1973, l'Aérospatiale prépare une offensive d'envergure : à savoir continuer les essais pour obtenir des résultats conformes aux normes d'obtention du Certificat de Navigabilité ... tout en présentant l'avion en vol aux acheteurs potentiels et aux autorités gouvernementales détentrices du pouvoir de décision.

Le Constructeur va donc aménager l'avion de pré-série Concorde 02 pour cette « campagne ». La partie avant comportera tous les pupitres de contrôle et les armoires électriques : domaine des Ingénieurs d'essais, la partie arrière sera aménagée en cabine : une table et trente deux sièges.



**Le plan de cabine du Sierra Alpha**

## TEMOIGNAGE

Le Président Ziegler va demander et obtenir la coopération de la Compagnie Air France (Infrastructures, moyens divers etc.). En ce qui me concerne je vais être « prêté » à l'Aérospatiale pour assurer, en vol, le service offert aux passagers invités. Je vais avoir ainsi l'occasion de découvrir cet avion, de le connaître, de bien me familiariser avec lui et d'acquérir une expérience qui me sera, ô combien profitable pour concevoir le service qui sera offert aux passagers Air France lors de la mise en exploitation.

A Toulouse, je pris un premier contact avec la DEV (Direction des Essais en Vol) c'est-à-dire avec l'illustre équipe Turcat, Defer, Franchi, les mécaniciens et ingénieurs d'essais, entre autres Rétif, Perrier, Durand etc. En guise de baptême, j'effectuais un vol en leur compagnie, sans passer ... boucle supersonique .... Initiatique !

Ce premier vol marqua le début de ma grande aventure Concorde. Par la suite, afin de bien me familiariser avec l'avion, je me rendis à Toulouse à plusieurs reprises. Spontanément, des liens d'amitié s'établirent avec l'équipe de la DEV. J'y rencontrai des hommes généreux et passionnés qui « m'adoptèrent » rapidement. Il s'agissait bien là d'une équipe, conforme à la définition que donne à ce terme le Larousse : « groupe de personnes travaillant à une même tâche, unissant leurs efforts dans le même but ».

A mesure que mon expérience augmentait, celle-ci m'amenait à réfléchir en permanence aux caractéristiques de cet appareil. Ces dernières, **incontournables**, devraient générer obligatoirement un service de type nouveau :

- Le très faible volume de cabine et l'étroitesse de l'allée
- La rapidité des vols
- Les contraintes de poids
- La désynchronisation menus / décalage horaire
- Le profil de vol (phases de pénalisation du service)

Mis dans le secret des Dieux, j'appris que les vols de « Présentation » intéresseraient le Moyen Orient, l'Asie du Sud Est, l'Amérique du Sud, l'Amérique Centrale, l'Amérique du Nord, les Antilles ... tout un programme !... Complété par une série de boucles dites « Amérique Nord » simulant des Paris New York.



Pour traiter les 32 passagers qui voyageraient à bord du Concorde 02, il fallait, bien sûr, des PNC. L'avion n'ayant pas son certificat de navigabilité, le SNPNC (Syndicat National du Personnel Navigant Commercial) refusa l'embarquement de PNC Air France. Hôtesse et stewards furent recrutés à Toulouse par l'Aérospatiale. Etant moi-même possesseur du CSS (Certificat Sécurité Sauvetage), il n'était pas nécessaire que les PNC Aérospatiale en fussent tous détenteurs. Le nombre de passagers étant inférieur à 50 et ma présence, ou celle d'un autre Cadre PNC d'Air France, étant assurée sur tous les vols, la

réglementation était respectée.

Il me parut nécessaire néanmoins de donner aux PNC Aérospatiale une formation sécurité. A Toulouse, j'obtins, après avoir fortement insisté, que tous les équipements de secours soient testés. A noter, qu'à l'époque, l'appareil n'avait pas encore obtenu sa certification sécurité. Cette dernière ne lui sera accordée que bien plus tard, à Filton, après plusieurs tests d'évacuation rapide auxquels j'assisterai en compagnie des responsables de la formation sécurité d'Air France. Dans le hangar qui l'abrite, il fallut dégager tout ce qui entourait le 02 ... et cela ne se fit pas sans mal. Une manche d'évacuation fut gonflée et il fut procédé à un exercice d'évacuation auquel participèrent tous les PNC Aérospatiale.





## TEMOIGNAGE

La formation hôtelière fut donnée à la SFP d'Orly (Service de Formation du Personnel navigant). La composition d'équipage retenue fut la suivante : 1 Chef de cabine + 2 Hôtesse + 1 Steward.

De temps à autre, pour se familiariser à leur tour sur l'appareil, certains Cadres PNC d'Air France, entre autres Marylène Vanier et Albert Meyrignac, remplaçaient soit une hôtesse, soit un steward. Nous portions nos uniformes AF alors que l'équipe technique (Pilotes, Mécaniciens, Ingénieurs d'essais) ainsi que les hôtesse et stewards de l'Aérospatiale arboraient un uniforme qui leur était spécifique.



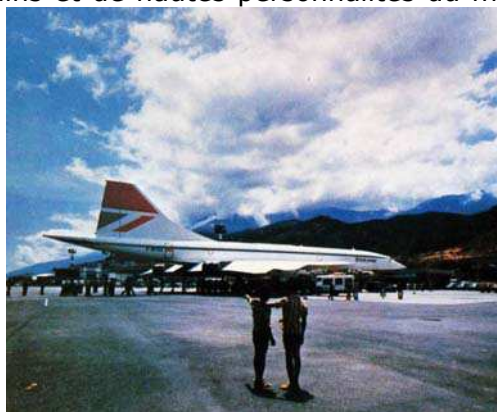
A quatre, pour traiter trente deux passagers, nous ne rencontrerons jamais d'énormes difficultés ... mais rapidement, je me rendis bien compte qu'un service de type classique serait, lors de la mise en exploitation, totalement inadapté.

Les vols de « Présentation » se succédèrent de 1973 à 1975, avec des escales aux quatre coins du monde ! ... Dakar, Rio, Lisbonne, Caracas, Quito, Téhéran, Metz, Miami, Washington, Dallas, Singapour, Séoul, Los Angeles, Le Caire, les Antilles etc. ... Sans oublier les « essais de froid » à Fairbanks en février 1974 avec, au milieu du séjour, au départ d'Anchorage, un vol simulant un New York Paris avec, à bord des sénateurs américains et de hautes personnalités du monde politique et de la Presse.

En avril 1974, dans le cadre de « L'exposition des Produits Français », je fus envoyé à New York pour présenter, à la Télévision Américaine, le « Produit Concorde ».

Lors de la cérémonie organisée à Toulouse le 2 mars 1989, à l'occasion du 20<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol de Concorde, lors du dîner, un des membres de « l'illustre équipe » me dit : « Sais tu, Claude, que as eu beaucoup de chance car tu es le seul d'entre nous tous à t'être posé dans toutes les escales lors des vols de « Présentation ». A l'avant, l'équipage changeait mais toi, derrière, tu étais toujours là ! ».

Il est vrai qu'à l'époque, mes collègues du Département du Service en Vol m'avaient surnommé « Mach 2 » !



tu

Tous ces vols de « Présentation » furent riches en anecdotes ou évènements divers. Permettez moi d'évoquer ce qui se passa à Dallas où Concorde 02 se posa pour inaugurer le nouvel aéroport. Lors d'une interview, un grand journaliste texan qui demandait à notre ami Franchi ce qu'il pensait des nouvelles installations, s'entendit répondre : « Here, concrete must not be very expensive ! ».



A Dallas, que n'a-t-on pas fait pour séduire les américains !... Un dîner de gala fut offert dans le Hall de l'Aérogare à ... plus de deux cents personnes ... tenue de soirée exigée !

A la fin du dîner (menu somptueux accompagné de vins français) par vagues successives, les « invités » furent conviés à

## TEMOIGNAGE

visiter l'avion. A la porte avant gauche, les deux hôtesses Aérospatiale, en robe longue, accueillait ces personnes et offraient aux hommes une petite trousse de toilette d'une grande marque française. A la hauteur des issues centrales, le steward en smoking, remettait aux dames et demoiselles un flacon d'eau de toilette, lui aussi à l'enseigne d'une grande marque française. Les visiteurs débarquaient par la porte arrière gauche. Egalement en smoking, je me tenais au bas de l'escabeau et j'offrais aux dames, à leur passage devant moi ... une splendide rose jaune, emblème du Texas !

Deux vols de « Présentation » marquèrent profondément l'opinion : en novembre 73, en effet, le premier Washington Paris eut un sérieux impact : Concorde n'était plus un rêve européen ... mais une réalité tangible. En outre, la présence de Concorde à Dallas avait soulevé l'enthousiasme. La presse locale, ô combien combative, avait lancé de vives critiques à l'encontre des constructeurs américains incapables, selon elle, de réaliser ... « such a civilian supersonic aircraft ! ».

Pour des raisons de décibels ... New York résiste toujours ... et l'autorisation de s'y poser se fait toujours attendre.

Les deux constructeurs, Aérospatiale et British Aircraft Corporation, avec le support des deux compagnies British Airways et Air France, futures utilisatrices, décident de « frapper un grand coup ».

Pour étudier le comportement de cet avion dans un trafic normal, sans bénéficier de priorité absolue, pour analyser son « intégration » aux flottes existantes, les deux Constructeurs vont réaliser de mai à août 1975 une série de vols dits « d'endurance ». Le Concorde aux couleurs d'Air France sera équipé d'un pupitre « ingénieur » (car les mesures instrumentales et de bruit se poursuivent) et de 72 sièges.

Il est prévu : 16 vols Paris Dakar Rio (6 heures de vol) et retour.

12 vols Paris Santa Maria Caracas (5 heures 15 de vol) et retour.

7 vols Paris Beyrouth (2 heures 30 de vol) et retour.

L'équipe commerciale sera composée de 5 PNC dont 1 Délégué du Personnel et ce ... après de longues heures de discussion avec le SNPNC pour lui faire comprendre tout l'intérêt qu'il trouverait à ce qu'un Délégué soit intégré à l'équipage. J'obtins gain de cause ... mais en contrepartie, il fallut accepter et organiser un suivi médical méthodique pour les PNC engagés. L'affaire ne fut pas facile à régler !



L'équipage technique était composé de PNT Aérospatiale et Air France et d'un ou deux Ingénieurs d'essais. Le Service offert aux passagers sera celui que j'avais conçu en 1973 pour le Parisien Spécial en B707 ! La formation des PNC eut lieu à la SFP d'Orly. Au cours du premier trimestre 75, une quarantaine de PNC dont 13 Cadres, bénéficièrent de cette formation. Le « coup d'envoi » de ce stage fut donné par Jean Franchi.

Tous les vols d'endurance s'effectuèrent dans de bonnes conditions et furent riches en enseignements de toutes sortes, fort utiles pour la suite.

### Claude Monpoint

*Dans le prochain numéro de Mach2.02, Claude Monpoint abordera la deuxième partie de l'aventure : la mise en œuvre du service à bord en ligne à Air France.*

**A 380**

**Par Michel Rétif**  
**Mécanicien Navigant d'Essais Concorde**

J'ai volé sur l'A 380, le prototype 001 : F-WWOW.  
Jean Michel ROY, pilote d'essais, au département des Essais en Vol d'AIRBUS Toulouse, ayant été chargé de présenter l'avion à la Compagnie U S, Northwest Airlines (NWA), a profité de cette opportunité pour aimablement me proposer une place d'observateur dans le poste de pilotage. J'ai bien évidemment accepté cette invitation exceptionnelle et, comme convenu, je me suis présenté le 16 octobre dernier au service Essais en Vol, avec un peu d'avance sur l'heure prévue, ce qui m'a permis de retrouver quelques anciens encore en activité et, de faire connaissance des jeunes qui assurent brillamment la relève !

L'avion lui, était en vol, son atterrissage était prévu à 11 heures très précises. Effectivement, à l'heure exacte il était face à « l'abreuvoir » et déjà descendait son équipage que j'attendais au bureau des opérations, où, nous avions rendez vous.

J'attendais en compagnie du Captain Joe DIEDRICH, chef pilote de la Compagnie Northwest Airlines et d'un de ses pilotes le Captain Noel DUNCAN ainsi que du Directeur des Opérations de la Compagnie, invités par AIRBUS à faire un vol d'information, auquel j'étais invité à participer.



L'avion venait de faire un vol de plusieurs heures avec Jean Michel Roy aux commandes. Ce vol avait consisté à mesurer les turbulences de sillage de l'A 380, à bord d'un avion qui, précisément volait dans ce sillage et cela de plus en plus près; à diverses vitesses et configurations de l'A 380 générateur des perturbations. Ces mesures étaient effectuées pour définir la distance de sécurité à respecter après le passage d'un tel avion. En particulier, après son décollage, avant d'autoriser celui de l'avion suivant.

## TEMOIGNAGE

Dès qu'il eut terminé sa visite pré vol, Gérard Desbois, mécanicien en charge de l'avion, m'en a fait faire une rapide visite extérieure, puis intérieure accompagnée d'une description détaillée de l'aménagement de cet immense volume équipé sur deux étages de réservoirs d'eau dont le contenu représente la masse des passagers et, permet de faire varier le centrage de l'avion en vol. Il m'a présenté l'installation d'essais, très complète, composée d'enregistreurs capables de recevoir des milliers d'informations, concernant les contraintes, les vibrations, les températures, de la structure de l'avion lui même et aussi des nombreux paramètres relatifs aux réacteurs et aux divers circuits, y compris les informations concernant le suivi du vol lui-même. Tous ces paramètres, peuvent être visualisés sur de nombreux écrans à la disposition d'un ou de plusieurs ingénieurs navigants. Aujourd'hui le poste était occupé par G Wunderlich et G Desbois.

Nous avions sur CONCORDE les mêmes informations à la disposition des ingénieurs, mais rien de comparable concernant leur présentation; les progrès faits dans ce domaine sont considérables, CONCORDE, fait figure d'ancêtre !!

Puis, j'ai rejoint le poste d'équipage, où je me suis installé sur le siège observateur gauche. Le « briefing » de notre équipage américain était en cours, Jean Michel Roy installé au poste second pilote, donnait ses dernières informations et recommandations, concernant la préparation du vol au Captain Joe Diedrich en place premier pilote. Le Directeur des Opérations de la Compagnie était en place centrale et le Captain Noël Duncan sur le siège observateur droit.



Pilote et copilote après avoir tiré la tablette support du clavier de saisie d'informations ont introduit les données nécessaires aux ordinateurs de bord pour définir les paramètres de référence en particulier pour le décollage V1 VR V2 compte tenu de la masse de l'avion, de la longueur de piste, des conditions météo. L'avion était léger... 338400 kg dont 35500 kg de carburant nous étions donc très loin des conditions limites de la machine pour ce vol de démonstration.

Puis ce fut le tour des paramètres liés à notre plan de vol, dans l'espace aérien des environs de Toulouse. Notre vol de démonstration était programmé dans la zone sud de Toulouse, au voisinage de 15000 pieds (5000 mètres).

Une fois la préparation de notre vol terminée, après prise de contact avec la tour de contrôle, nos réacteurs ont été mis en route pendant le « push back » qui nous a amené sur l'axe de départ du site de « l'abreuvoir ». Après application des freins, le tracteur a été décroché et par interphone le mécanicien sol nous a annoncé avant de se débrancher que nous étions autonomes.

Notre position nous a été immédiatement confirmée par la vision sur l'écran de navigation, après la sélection « ad hoc », que nous étions parfaitement aligné sur la trace jaune de guidage, vue par la caméra située en haut de la dérive. Cette sélection a été conservée jusqu'à l'entrée de piste avec possibilité de vue du plan de l'aérodrome et notre position (GPS) sur les taxiways.

## TEMOIGNAGE

Après en avoir reçu l'autorisation nous nous sommes alignés piste 14 Droite où nous avons marqué une pose, le temps d'une dernière recommandation de Jean Michel avant la mise des gaz. Ceux-ci ont été appliqués très progressivement et, en deux temps, d'abord 30% de la puissance puis, puissance de décollage. Il en est résulté une sérieuse accélération et nous nous sommes retrouvés « airborne » très rapidement.

Après mise en configuration lisse et l'exécution de quelques évolutions d'accoutumance en montée, nous sommes arrivés à l'altitude prévue pour ce vol de démonstration qui a surtout



porté sur le comportement de l'avion aux basses vitesses, dans toutes les configurations possibles de trains, volets, becs et moteurs, y compris en poussée dissymétrique. Avec la démonstration que dans chaque cas les protections interviennent à bon escient, et que l'avion répond bien aux sollicitations du pilote sur les trois axes. Bien sûr, dans ces conditions extrêmes, l'avion était animé d'un léger « buffeting » basse fréquence. L'écart de vitesse nous séparant du

décrochage (qui n'a pas été démontré) a été dans tous les cas parfaitement maintenu automatiquement, grâce aux protections actives et passives. « Bravo les commandes de vol électriques ».

Puis nous nous sommes mis en configuration atterrissage pour faire une simulation d'approche avec remise des gaz agrémentée d'une panne d'un réacteur externe, sans que cela ne pose de problème à notre Captain, (la bille est pratiquement restée dans l'axe).

Après cet exercice, revenu en conditions lisses, le Captain Diedrich a permuté avec le Captain Duncan pour lui permettre à son tour de faire quelques évolutions afin qu'il puisse lui aussi évaluer le comportement de l'avion.

Ce dernier particulièrement satisfait a dû cependant, à regret, rendre sa place à son chef



pilote pour la suite du vol. Après que ce dernier ait repris les commandes, nous avons rejoint le circuit d'approche de la piste 14 Droite, pour y effectuer un « touch and go ».

L'approche (ILS) manuelle très bien exécutée s'est terminée par un touché très doux avec remise des gaz, suivie d'une nouvelle procédure d'approche en poussée dissymétrique et remise des gaz avec simulation d'une panne réacteur externe, dont notre Captain s'est très bien tiré.

Après un dernier circuit d'approche, nous avons effectué un atterrissage final qui s'est révélé être un vrai « kiss landing » suivi d'une décélération par application automatique des freins et utilisation des deux reverses, qui nous ont amené à l'arrêt sur une très courte distance. A

## TEMOIGNAGE

la suite de quoi, après une petite pose nous avons dégagé la piste et rejoint les installations d'AIRBUS par les « taxiways » guidé, comme pour notre départ, par le système de navigation aéroportuaire et les caméras d'assistance au roulage, qui nous ont conduit directement à notre point de départ, face à « l'abreuvoir », où l'équipe de piste a repris possession de l'avion.

En résumé, disons que j'ai été très impressionné, par la facilité avec laquelle l'avion a été pris en mains par les deux pilotes de Northwest Airlines mais aussi par l'ensemble des protections qui grâce aux commandes de vol électriques permettent l'utilisation de tout le domaine de vol en toute sécurité dans toutes les configurations (hautes et basses vitesses). J'ai été surpris par le fait que la partie gestion de l'ensemble des systèmes électriques, pneumatiques et hydrauliques est complètement prise en charge par les ordinateurs de bord qui appliquent automatiquement les corrections nécessaires. L'équipage peut toutefois, encore sur cet avion, éventuellement, en dernier ressort, intervenir sur l'ensemble des systèmes.

Je garde un excellent souvenir de ce vol et ne doute pas que l'A 380 réjouira les équipages pour l'agrément de son pilotage et surtout les passagers pour son confort.

**Michel Rétif**



### LA GRANDE FAMILLE CONCORDE

#### Une passagère un peu particulière



**Par André Moreau**  
**Chef d'Escale New York**  
**Août 1977 – mai 1984**

La clientèle Concorde restait toujours passionnante dans ses réactions. La « jet set » existait déjà. Typique l'était une baronne, très belle femme de 40 ans, qui utilisait régulièrement notre Concorde

Dotée d'un organe vocal puissant, à l'accent slave, elle me fit un jour passer par un trou de souris, au beau milieu de notre salon Concorde et ceci, devant 80 passagers.

Lorsque vous êtes en période de guigne, il est difficile de s'en sortir. Après un second report de notre départ, pour raisons techniques, j'allais annoncer, accompagné d'une de nos plus belles hôtesse, un troisième report. Afin de personnaliser notre service auprès de cette clientèle, j'interdisais le système d'annonce traditionnelle par micro et nous faisons de l'information individuelle. Pour ces cas de retard, nous utilisions le bar « sans parcimonie ». Une torpeur générale régnait donc dans le salon.

M'approchant de ma baronne favorite, je lui chuchotais dans le creux de l'oreille ...

Moreau : « *Madame (assise dans son fauteuil), je suis vraiment désolé, mais le dépannage est plus long que prévu, le départ ne pourra se faire que dans une heure.* »

Je m'attendais à tout sauf à sa tonitruante réponse. Sa forte voix aux sonorités slaves s'éleva dans le salon endormi

La baronne : « **Mr Moreau ... vous m'avez fait rater une nuit d'amour à Paris !!!** »

Comme diraient les gaulois, le ciel me tombait sur la tête. J'étais KO debout. Je me tournais vers l'hôtesse qui m'accompagnait, cherchant dans ses yeux une réponse ... rien, le silence total, le vide. Elle qui, comme moi d'habitude, trouvait toujours une réplique ou une solution à nos problèmes, rien, sec, nada ! La honte quoi !

De plus, les 79 têtes se redressèrent. Peut être certains étaient prêts à se porter volontaires pour satisfaire ma baronne et les autres attendaient pour voir comment j'allais réagir ??

Soudain une voix rocailleuse vint à mon secours. Simultanément une main vigoureuse me prenant par le dos de la veste m'attirait en arrière. Je faillis tomber à la renverse tant le geste était brutal et inattendu.

Dans ce salon, à présent bien éveillé, cette voix s'éleva : « **Présentez la moi ! Présentez la moi !!** »

Ayant trouvé, involontairement la réponse, je fis demi tour et présentais à notre homme (un sénateur célèbre), ma baronne en manque. Je ne sais si elle récupéra à Paris sa nuit d'amour mais ils embarquèrent en sympathisant !

**André Moreau**

## LA CLIENTELE CONCORDE



*Annick a servi Concorde dans les années 80, durant cette période faste où les destinations étaient nombreuses et les avions remplis de passagers enthousiastes. Elle nous parle ici de la clientèle Concorde dans toute sa variété.*

**Par Annick Bonnet Moyal  
Hôtesse Concorde de 1979 à 1990  
3000 heures de vol sur Concorde**

L'image que l'on a des passagers Concorde, telle qu'elle fut renvoyée par les médias, est souvent celle de stars hollywoodiennes descendant du Bel Oiseau pour se rendre à la première d'un film en Europe ou à un festival ( Cannes, Berlin, Deauville, Montreux...).

Il est vrai que la liaison Concorde Amérique/Europe est particulièrement prisée par tous les américains de la côte ouest, que les 11 heures de vol Los Angeles/Paris rebutent. Il leur suffit de rejoindre New York en 5 heures et 3 heures et quelques minutes plus tard, grâce au supersonique, ils ont franchi l'Atlantique.



Les échanges entre l'Europe et l'Amérique sont nombreux dans le show-business et beaucoup de célébrités européennes empruntent le Concorde pour faire leur promotion outre atlantique.

Le monde du tennis des années 80, envoie son élite, Nastase, Bjorg, Connors, Lendel, échanger ses balles aux tournois de Flushing Meadows, Wimbledon, Roland Garros, Monaco...

La rapidité du vol, la facilité d'embarquement et la prise en charge de leurs effets sont pour eux primordiales : moins de fatigue, moins de stress et ils arrivent rapidement sur place.



De même la mode fait voyager entre Paris et New York. Les mannequins célèbres autant que les grands couturiers qui suivent les collections : Oscar de la Renta, Courrèges, Cardin, Lacroix, Mugler...et bien d'autres.

Mais paradoxalement le noyau de la clientèle Concorde est une clientèle d'affaires : banquiers, conseillers juridiques ou financiers, capitaines d'industries, avocats internationaux, PDG de grands groupes, réassureurs, scientifiques, pétroliers etc...



Tous utilisent Concorde afin de finaliser plus rapidement les contrats et les recherches de marchés.

Il est en effet possible, de partir le matin de Paris à 11 heures pour aller conclure une affaire à New York et rentrer le jour même à 23h00.

A Kennedy, des salles de réunions et des salons sont mis à disposition, un service d'hélicoptère permet de se rendre au cœur de Manhattan en un quart d'heure. Des limousines viennent chercher à leur domicile ou à leur bureau les habitués.



La clientèle américaine est souvent convaincue après avoir vu Concorde décoller ou atterrir car il n'est pas rare de voir les pilotes « subsoniques » passer leur tour au décollage au profit du Concorde, en l'annonçant à leurs passagers. Fascinés par l'élégance et les performances de l'avion, beaucoup ont alors envie d'essayer; tous veulent faire partie des « happy few »!

L'ouverture de Washington, antérieure à celle de New York, relie la capitale US à l'Europe via Paris. Les membres de la Banque Mondiale, du Front Monétaire International voyagent régulièrement sur cette ligne. De même toutes les séances de l'ONU apportaient leurs flots de fonctionnaires internationaux.

Quand à la clientèle privée (jet setters, tourisme de luxe combiné avec un aller ou un retour croisière sur un paquebot prestigieux), elle amène sur nos lignes les inconditionnels du supersonique. Ils arrivent déjà conquis par le bouche à oreille et repartent enthousiastes après le passage du mur du son, souvent mis en scène par l'annonce du commandant de bord. Ils gardent les yeux et les appareils photos rivés sur le Machmètre et s'étonnent de la tranquillité avec laquelle Mach 2 est atteint : l'augmentation de poussée des réacteurs est à peine perceptible.

Sur les lignes d'Amérique du Sud : Rio de Janeiro (la première ligne Concorde ouverte), Caracas et Mexico on retrouve à bord, à la fois la clientèle d'affaires et de riches touristes sud-américains. Malgré les escales (Dakar, Santa Maria, Washington) nécessaires pour relier la lointaine Amérique du Sud, Rio, Caracas, Mexico, l'accueil avait été chaleureux et les foules accourraient autour des aéroports de ces pays respectifs.

A compter de 1984, les vols charters Concorde se multiplient. C'est un grand changement et la clientèle Concorde s'élargit. Les nouveaux passagers sont encore plus enthousiastes que nos habitués du Paris New York. Les thèmes de ces vols sont variés. Ainsi, en 1986, au départ de New York, on remplit deux Concorde pour aller voir la comète de Halley. A cette époque, pour chaque décollage d'Ariane, Concorde se rend à Cayenne via Dakar avec, à son bord, officiels, scientifiques et clients d'Ariane Espace.



En général, les vols spéciaux desservent de grandes villes (Edimbourg, Liège, Stockholm, Madrid, Montréal, Las Vegas etc.). La demande étant là, Air France effectue, en 1986, son premier vol spécial Tour du Monde en Concorde. Les équipages ont pu juger de la ferveur des villes accueillant Concorde lors de ces escales exceptionnelles : Sydney, Hong Kong,

Singapour, Honolulu, Papeete, l'Ile de Pâques, Nairobi, Delhi pour ne citer que celles là. La clientèle des tours du monde est constituée d'américains mais aussi d'européens: anglais, allemands, français et italiens. Ces nostalgiques des voyages au long cours, souvent retraités, partent pour trois semaines de rêve, descendant dans les meilleurs hôtels, assistant, dans chaque escale, à des spectacles exceptionnels. Du début à la fin le même équipage les accompagne! Beaucoup de ces passagers sont fortunés mais certains ont cassé leur tirelire pour assouvir leur rêve! Le 26<sup>ème</sup> tour du monde réunit des golfeurs prêts à se retrouver sur les plus beaux greens du monde.



En 1987, un vol spécial vers l'Égypte est organisé. En début d'après midi, le terminal de CDG2 voit embarquer des passagers en robe du soir et smoking. Ils n'ont pas de bagages. Quittant Paris vers 15 heures, ces amateurs d'opéra assistent dans le temple de Louxor à la représentation de «Aïda» de Verdi. Ils seront de retour à Paris aux alentours de minuit!

Quant aux passagers des vols spéciaux plus courts, souvent de simples « boucles », ceux-ci n'ont que le temps de photographier le Machmètre quelques instants, le mur du son étant passé au dessus de la mer ou de terres inhabitées. Ils reviennent ravis d'être entrés dans l'histoire après avoir volé sur un avion unique au monde.

Gagnants de concours, jeunes mariés en voyage de noces ou célébrant leur mariage avec officiant religieux à bord, comme ce fut le cas sur une boucle Las Vegas ! Certains ont vidé en grande partie leur compte en banque pour satisfaire leur passion et s'offrir le vol de leur vie ! Tous sont conscients d'avoir vécu une expérience unique.

Les presses locales médiatisent les vols spéciaux ; les aéroports organisent des visites de l'avion au sol. Les journaux télévisés montrent les files de voitures convergeant vers les terrains où stationne le supersonique. Les curieux viennent voir Concorde décoller et atterrir. Les équipages étaient accueillis par les officiels de tous bords, politiques, aéronautiques, élus locaux, voyageurs et journalistes de la région.



Quant aux passagers de ces mêmes vols, plus que le champagne et les petits fours, ils gardent un goût de fantastique. Ce fut le cas lors de ce vol en boucle sur Valladolid où tous les passagers, gagnants d'un concours, eurent droit à un baptême de l'air sur Concorde.

La clientèle Concorde a ses vedettes et comme leur contribution financière est capitale et que le client est roi, la réglementation en vigueur doit s'assouplir. C'est ainsi que le chef d'escale de New York choisit d'accueillir en cabine le chien « Tony » que ses maîtres emmènent partout avec eux et qu'on ne peut mettre en soute ; ils acquittent, pour lui, le prix d'un billet plein tarif et les équipages, compréhensifs, enjambent cet animal docile qui s'étale systématiquement dans l'allée, au dernier rang de la cabine arrière! On accueille de la même façon le petit chien Chiwawa de Monsieur Rostropovitch; on voit arriver en cabine, violoncelle, tableaux de maître, objets encombrants mais précieux, raquettes de tennis gagnantes, housses gonflées de fourrures griffées etc...



A l'occasion de ses 70 ans, le milliardaire Forbes réserve tous les sièges d'un Concorde pour transporter ses amis et fêter son anniversaire à l'autre bout du monde!

Buick loue tout un Concorde pour célébrer ses meilleurs vendeurs.

Pour certains l'anonymat est préservé lors de la réservation (têtes couronnées, princes de sang, émirs, ancien président de la république...)



Le plus extraordinaire de nos passagers fut certainement Maurice Bellonte à l'occasion du cinquantenaire de « sa » traversée de l'Atlantique. Costes et Bellonte sur le «Point d'Interrogation» l'avaient fait en 37 heures 18; Concorde mit 3 heures 30 ! Mr Bellonte assis au cockpit avait les larmes aux yeux et ceux qui étaient présents aussi. C'était en septembre 1980.

Sur Concorde, les situations cocasses furent nombreuses. Chaque navigant commercial a son lot d'histoires amusantes ; j'aimerais raconter ici, un vol épique qui a amusé toute la cabine arrière. Nous avons embarqué, à destination de Mexico, un couple très élégant, lui diplomate en smoking, elle en superbe robe de cocktail, tous deux attendus à l'arrivée par la présidence à Mexico. Le service commence, cabine pleine ; lui, voulant voir de près les vins offerts, s'empare d'une bouteille de vin rouge, l'examine et me la tend, au moment où je me retourne. Elle s'échappe et se renverse sur sa chemise blanche ! Madame hurle ; lui rit de bon cœur et je me propose de lui donner une couverture en offrant mes services pour laver le vêtement maculé ! Il se dirige vers le galley arrière, se déshabille, demande un couteau, perce un trou au centre de la couverture et l'enfile à la manière d'un poncho ! Pendant que je lavais et séchais la chemise devant les fours allumés et entrouverts, au grand désespoir du steward qui transpirait dans « son » galley, notre passager allait et venait en cabine, jouant à l'Aztèque en costume local, pour le plus grand plaisir des passagers. La chemise fut remise en échange du « poncho ». A la fin du vol, je vis sa main agiter la lettre que chaque passager pouvait remplir pour y noter sa satisfaction ou ses griefs. Conformément à ce qu'on lui avait dit, le service à bord était excellent mais on avait omis de lui signaler que Concorde disposait aussi du meilleur service de teinturerie !!



Les Concorde se sont arrêtés de voler; nous sommes restés avec notre nostalgie et nos merveilleux souvenirs. Les passagers Concorde eux aussi se souviennent: pour preuve l'engouement suscité lors de la vente aux enchères des morceaux d'avion, des pièces et objets liés au supersonique qui se sont vendus récemment à prix d'or!

**Annick Bonnet Moyal**

LA REVUE DE PRESSE DE RENE



**Par René Duguet**  
**Chef Mécanicien Navigant**  
**17375 heures de vol dont 3056 sur Concorde**  
**et 2183 heures en supersonique**

*Toujours à la pointe du progrès, René suit avec attention la presse aéronautique. Il nous permet de connaître les projets supersoniques en cours, dans le domaine civil.*

## Gulfstream étudie une tuyère pour son supersonique

Gulfstream continue ses recherches en amont visant à réduire l'impact du bang supersonique, l'un des principaux freins à la réalisation d'un avion d'affaires supersonique. Actuellement, l'avionneur américain planche sur une entrée d'air et une tuyère de nouvelle génération visant à réduire la signature acoustique du moteur durant les phases de vol supersoniques.

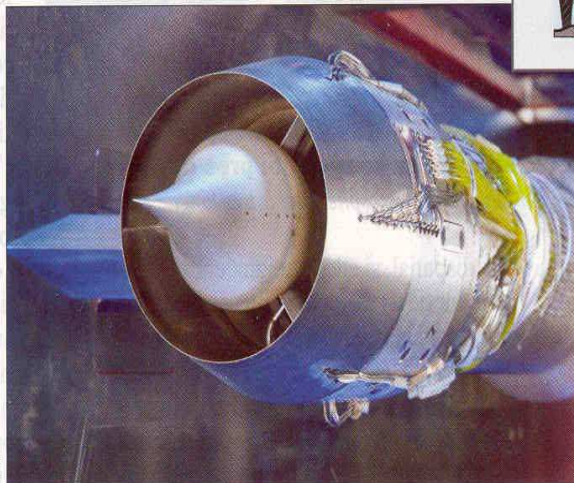
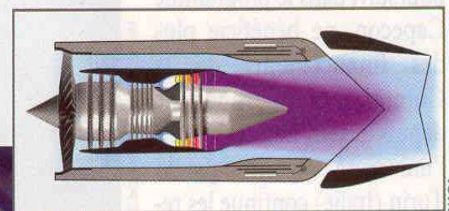
**Mur du son.** Cette tuyère aurait une forme spécialement étudiée pour "épouser" le flux de gaz éjectés et ainsi contenir les effets d'une brutale expansion en vol supersonique. Cette tuyère jouera également le rôle de mélangeur en mixant le flux d'air chaud et le flux d'air froid sortant du moteur.

Concernant l'entrée d'air, cette dernière devrait être équipée d'un cône d'aspiration servant à comprimer le flux d'air entrant et à le ralentir à des vitesses subsoniques. Cette forme d'entrée d'air, commune

à de nombreux avions supersoniques, rappelle celle qui équipait les moteurs du SR-71 Blackbird.

Pour le moment, Gulfstream n'a pas encore choisi de moteur pouvant servir à son futur démonstrateur. Un turbofan avec un taux de dilution compris entre 3 et 4 pouvant atteindre une vitesse de Mach 1,8 est d'ores et déjà envisagé. Ces études sont menées en partenariat

avec Rolls-Royce et l'université de Purdue (Indiana). Ces travaux, débutés en novembre 2006, portent essentiellement sur les phénomènes aéroacoustiques et aérodynamiques auxquels serait confronté un jet d'affaires supersonique. Des tests en soufflerie



**Un projet d'entrée d'air supersonique par Rolls-Royce.**

*En médaillon, le moteur en coupe montrant la dilution des gaz chauds.*

flerie sont actuellement conduits dans le centre Glenn de la Nasa.

**F-15.** En février dernier, toujours en collaboration avec la Nasa, Gulfstream a achevé un programme d'essais sur un F-15 doté d'une perche télescopique sur la pointe de son nez. Ces essais visent à réduire l'impact du bang supersonique en créant trois ondes de chocs parallèles et de moindre intensité (cf. A&C n°s 2052 et 2081). Trente-deux vols d'essai ont été menés.

FRANÇOIS JULIAN

TOKYO

## Supersonique

AIR &amp; COSMOS - N° 2095 - 12 OCTOBRE 2007

■ Forte de ses premiers dessins de structure d'appareil supersonique, l'agence d'exploration spatiale japonaise (Jaxa) veut désormais passer au stade supérieur. Elle prévoit de fabriquer, d'ici à 2013, un petit prototype d'avion supersonique motorisé sans pilote doté de techniques de réduction de nuisances sonores. La vingtaine de chercheurs chargés de ce projet au sein de la Jaxa espère ainsi résoudre le problème posé par le bang sonique, et prendre la tête d'un programme international pour donner un successeur "silencieux" au Concorde.

"Nous voulons développer et vérifier, d'ici à 2012-2013, des technologies pour diviser par deux l'intensité du bang sonique par rapport à celui produit par le Concorde en son temps", explique le directeur des recherches supersoniques de la Jaxa, Takeshi Ohnuki. S'appuyant sur les données issues des expériences conduites en octobre 2005, en Australie, avec une petite maquette d'avion sans moteur lancée par une fusée, la Jaxa envisage de valider ses hypo-



Maquette d'un projet de supersonique Jaxa.

thèses au moyen d'un petit avion supersonique autonome de 13,3 mètres de long sur 7,2 mètres d'envergure, pesant 3,5 tonnes. Elle projette d'effectuer vingt à trente essais successifs dans diverses conditions. Chaque expérimentation consistera

à faire voler cet appareil à Mach 1,4 en descente, de 17.000 mètres d'altitude à 12.000 mètres, sur une portion de ligne droite d'environ 200 kilomètres, avant de faire demi-tour.

Les études de marché suggèrent qu'il existe une demande non négligeable, même si le ratio de gain de temps potentiel offert par un supersonique varie consi-

dérablement en fonction des liaisons et contraintes afférentes. L'emploi d'un appareil ultrarapide sur les lignes d'affaires aménagé en classes supérieures correspond en tout cas à la stratégie de montée en gamme mise en œuvre par les compagnies japonaises. Le gouvernement nippon se donne pour objectif de mener à terme ce projet ambitieux d'ici à 2025.

KARYN POUPÉE

### ► Un SST américain ? - 02-01-2008

La NASA, d'accord avec Boeing, avait renoncé à investir du temps et de l'argent dans de nouvelles études de faisabilité d'avion commercial supersonique. Cette attitude n'est dorénavant plus de mise : le Langley Research Center a lancé de nouveaux travaux centrés sur l'optimisation aérodynamique de concepts futurs. Une maquette portant l'appellation S4T vient d'être testée en soufflerie par une équipe d'ingénieurs visiblement très motivés. Ils estiment qu'un SST de nouvelle génération volant à Mach 2 pourrait entrer en service autour de 2030/2035, l'objectif étant de diminuer les nuisances sonores au point de l'autoriser à survoler les terres habitées à Mach 1,6. De premiers contrats exploratoires devraient être attribués à des industriels à la mi-2008.

### ► Pourquoi pas Concorde? - 27-12-2007

Après un patient travail de rénovation d'une durée de 8 ans, un bombardier stratégique britannique Avro Vulcan a repris l'air et sera présenté lors de grands meetings aériens tout au long de 2008. Le Vulcan avait été commandé par la Royal Air Force en 1954 et avait effectué son premier vol 6 ans plus tard. Outre-Manche, les passionnés de Concorde suivent l'expérience avec attention dans la mesure où, en principe, il devrait être possible de la rééditer avec un exemplaire du supersonique civil franco-britannique. Ou, plus exactement, dans ce cas-ci, anglo-français.

# A 6 000 km/h, l'avion trois fois plus rapide que Concorde !

Un vol hypersonique Bruxelles - Sydney en moins de 5 heures, cela vous tente ? Ce sera (peut-être) possible à l'horizon 2030 grâce à l'A2, un avion à drôle de réaction.

C'est un Concorde puissance 3 taillé comme une fusée. Un oiseau volant à petites ailes mais gros moteurs. Un monstre de vitesse capable, sur le papier, de rejoindre Bruxelles et Sydney en moins de cinq heures ! Baptisé A2, cet avion de demain, qui négligerait à jamais les supersoniques au rang de vieilleries poussiéreuses, est un projet fou sur lequel planche, depuis trois ans, la compagnie britannique Reaction Engines.

## 22 000 km d'une traite !

« L'A2, conçu pour quitter, par exemple, l'aéroport international de Bruxelles, pourrait survoler tranquillement l'Atlantique nord sous la vitesse du son à mach 0,9 avant d'atteindre mach 5 au-dessus du pôle Nord (zone sans habitant) puis de se diriger vers l'Australie au-dessus du Pacifique », a expliqué, il y a quelques jours au quotidien britannique *The Guardian*, Alan Bond, directeur général de la société basée à Abingdon (centre de l'Angleterre).

Mach 5 ? Ou si vous préférez 6 000 km/heure à 25 000 mètres d'altitude. Une vitesse de croisière, encore loin des étoiles, mais suffisante pour parcourir 22 000 km d'une traite là où, aujourd'hui, plus



xxx

de 20 heures de vol avec escale sont nécessaires aux avions de ligne les plus rapides !

Côté dimension, cet appareil virtuel de nouvelle génération propulsé par des moteurs avec de l'hydrogène liquide embarqué donne également dans la démesure. Avec ses 143 mètres de long, soit environ le double des plus gros

porteurs actuels, Airbus A 380 en tête (73 m), il détrônerait, aussi, le tréfilé et regretté Concorde (62 m).

Conçu pour transporter 300 personnes contre une certaine au supersonique au long bec, cet « hypersonique » pourrait être opérationnel en vol commercial d'ici 25 ans. Pas avant... et si quel-

qu'un met accepte de mettre la main au portefeuille. Les coûts non communiqués devraient être à la hauteur de l'enjeu, autant dire astronomiques alors que l'Europe a déjà mis 7 millions d'euros sur la table. « Notre travail montre que c'est techniquement possible. Maintenant, c'est au monde de décider s'il en veut », ajoute Alan Bond.

## Mais où sont les hublots ?

Avec un billet annoncé à 2 500 euros, prendre place un jour dans cet avion desservi encore par ses jets de puissants gaz à effets de serre serait donc du domaine du possible. Un avion, au fait, privé de... hublots ! En raison d'un tas de paramètres, ils exploseraient en plein vol. Mais, rassurez-vous, les ingénieurs ont pensé à tout. Des caméras filmant l'extérieur restitueraient, sur les parois intérieures de l'habitacle, les images réelles sur des écrans dessinés comme des vitres. À en croire ces techniciens de haut vol, tout semble donc prêt pour le grand voyage une fois réglés les derniers (gros) détails de propulsion, de pollution. Et de financement.

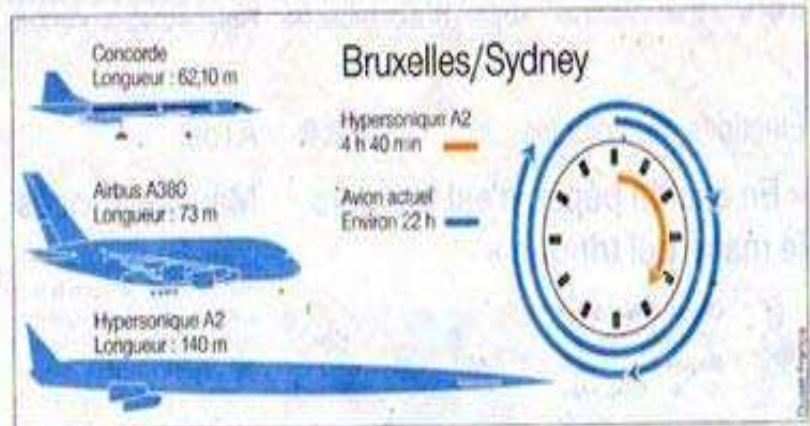
Alors, la magie de voler autour du globe et au-dessus d'un nid de coucou grâce aux technologies spatiales matraquée, un jour, New York à 55 minutes de Paris ? Le 20 mai 1927, Charles Lindbergh, aux commandes du Spirit of Saint Louis, avait totalisé 33 h 27' pour parcourir la même distance. C'était hier.

Pierre CAVRET.

## Comment un avion « perce »-t-il le mur du son ?

En vol, un avion fait vibrer l'air qui l'entoure. Ces vibrations entraînent des ondes acoustiques. Lorsque l'avion vole en dessous de la vitesse du son estimée à 340 mètres par seconde à 20° (soit 1 224 km/h), ces ondes l'entourent comme s'il était au milieu d'une bulle. Lorsqu'il vole à la même vitesse que celle du son (Mach 1), les vibrations de l'air se stockent au niveau du nez de l'appareil. Pour « percer » ce qu'on

appelle alors le mur du son, l'avion doit fournir une forte accélération. Si l'avion va plus vite que la vitesse du son, les vibrations forment un cône derrière l'appareil. L'avion devance alors le bruit qu'il produit. Et pour schématiser, comme elles sont très rapprochées l'une de l'autre, les ondes sonores ainsi produites s'additionnent jusqu'à presque se chevaucher et provoquer une onde de choc, le fameux « bang ».



## VISITE DU CHATEAU DE VINCENNES

Avec l'Apcos, le mardi 9 octobre 2007



Par Ginette et Jean Rousseau  
Membres associés de l'Apcos

**M**ardi 9 octobre, par une belle journée d'automne, 37 APCOSIENS se retrouvent à 10heures30 devant l'espace d'accueil « Charles V » dans la cour intérieure du château où ils sont pris en charge par une guide conférencière à la voix bien placée et au verbe irréprochable. Celle-ci nous retracera l'histoire de ce château, sa construction et ses différentes destinations anciennes ou actuelles.

### Sa construction :

Manoir de chasse dans la forêt jouxtant Paris au 11ème siècle, le château de Vincennes doit son existence, certes aux goûts royaux, mais également aux vicissitudes de l'époque et particulièrement aux difficultés liées à l'absence d'héritier capétien. (Charles le Bel n'a pas de fils). Ainsi, la couronne de France va à un Valois dont le rang de prétention au trône est identique à celui de son cousin anglais, qui en prendra ombrage et s'engagera dans un conflit de plus d'un siècle. (1337-1453).



Ce conflit imposera de fortifier abondamment et puissamment les édifices existants :

- murs d'enceinte avec chemin de ronde,
- douves inondées,
- château fort avec donjon (habitation, surveillance, prison...),
- église : (Sainte Chapelle).

Nous ne visiterons que le château et son donjon récemment ré ouvert au public, la Sainte Chapelle étant en restauration. Commencé par Philippe VI, continué par Jean le Bon, il fut terminé par Charles V. (souvenir perpétué à l'accueil).

La construction de l'ensemble est rapide et le donjon réalisé en vingt ans (52 mètres de hauteur).

- son architecture est rationnelle, à la symétrie évidente, mais audacieuse : un seul pilier central aide au soutènement des trois étages. A noter que les récents travaux ont surtout porté sur ce pilier soumis à de fortes contraintes verticales.
- les matériaux employés sont parisiens et extraits de carrières qui existaient sous l'actuel boulevard St Michel (calcaire dur et homogène qu'il ne faut pas confondre avec la pierre à plâtre – gypse-) mais également à Charenton



## VIE DE L'ASSOCIATION

et Créteil (calcaire plus tendre réservé aux murs soumis à de moindres contraintes). Seuls les lambris sont polonais (forêts de chênes de Gdansk).

### Ses différentes destinations :

Manoir de chasse sous les capétiens, château fort pendant la guerre de cent ans, il devient à l'initiative de Mazarin au 17ème siècle, un château classique, et celui-ci fit élever deux pavillons symétriques, du Roi et de la Reine, aujourd'hui occupés par le service historique des Armées. Cependant, des six tours initiales ne subsistera que celle située avenue de Paris, Napoléon ayant fait raser les cinq autres (en partie pour celle située à l'opposé de l'entrée).

Du début du 16ème siècle à la fin du 18ème, le donjon devient « prison d'état » et nombre de libertins (Sade, Mirabeau...), de philosophes (Diderot, Voltaire...), et autres... y séjourneront. Des décorations ou peintures murales à l'initiative de ces remarquables pensionnaires y sont encore visibles. Si, pendant la Révolution, l'Empire et la Restauration, la vocation militaire du château s'affirme avec la construction de casemates qui seront détruites au 19ème siècle, le donjon redevient prison puisque nous relevons le nom d'Auguste Blanqui (dit l'enfermé pour avoir passé 37 ans de sa vie derrière les barreaux dont quelques années à Vincennes).

La vocation militaire du château perdurera jusqu'à nos jours et on y fusillera, après l'attentat du « Petit-Clamart » contre De Gaulle, le colonel Bastien-Thiry : ainsi on fusillait encore en 1962-63 quasiment au cœur de Paris ...Il faut dire que Bonaparte, premier Consul y avait fait fusiller le Duc d'Enghien, Prince de Condé, après un procès très expéditif... Plus près de nous, vingt six résistants l'avaient été le 24 août 1944 !

A la guerre 1939-40, le Haut commandement militaire et son commandant en chef, le Général Gamelin, s'y installeront, derrière les gros murs, sans radio, sans télétype, sans autre moyen de communication avec le PC opérationnel de Chantilly que des estafettes à moto !!!



Au temps de la conscription obligatoire, on y effectuera la préparation militaire et quelqu'un dans le groupe peut en témoigner..., ainsi que les tests d'incorporation au cours des « 3 jours » que nombre de jeunes Parisiens passèrent. Peut-être ces tests avaient-ils, déjà, détecté un futur Président de l'APCOS...

En conclusion, visite très intéressante qui nous a permis de réviser notre histoire, car, si Saint - Louis rendant la justice sous son chêne a frappé nos esprits...pour le reste... ???

A l'issue de la visite, le groupe APCOS se dirige vers le «Petit Bofinger» situé à proximité, pour un apéritif et un honnête repas très convivial.

**Ginette et Jean Rousseau.**



## NOTRE REPAS TOULOUSAIN



**Par Michel Rétif**

Comme chaque année, notre repas toulousain a eu un grand succès. Au point même que des places ont manqué, ainsi nos amis de l'association « VirtuAile » ont été contraints de prendre leur repas au restaurant du club de golf !! Un comble !!

Nous avons cette année, l'honneur d'avoir parmi nous, Jacques Noetinger, journaliste et historien de l'aéronautique, auteur de nombreux ouvrages concernant notre aviation, et son épouse et collaboratrice Lilianne. Nous avait également fait l'honneur de sa présence Monsieur Bernard Keller, Maire de Blagnac. Pierre Grange notre Président ainsi que de nombreux Apcosiens étaient spécialement venus de Paris se joindre à nous. Etait également présente une nombreuse équipe Concorde d'outre Manche. Merci à tous.

Il y avait, ce 20 octobre 2007 tout juste 30 ans que nous décollions de J.F.K où nous étions arrivés la veille avec le F-WTSB pour y faire la démonstration de la procédure antibruit spécialement mise au point pour décoller de New-York.

Henri Perrier, qui était le principal acteur de cette opération, n'a malheureusement pas pu être des nôtres, étant en convalescence d'une opération chirurgicale dans la semaine qui précédait notre réunion, au cours de laquelle il avait l'intention de faire un exposé concernant l'historique des événements qui avaient permis de faire cette démonstration.

Henri à qui nous souhaitons un prompt rétablissement, m'avait remis un résumé du texte de son exposé dont j'ai fait la lecture au début du repas. Ce texte est le suivant :

### *PREMIERS VOLS « CONCORDE » A NEW-YORK DU 19 AU 22 OCTOBRE 1977*

*A l'occasion de ce repas annuel, nous avons pensé que ce pouvait être l'occasion de rappeler ces événements vieux de 30 ans qui s'inscrivent comme un élément du programme.*

*Depuis la décision du Secrétaire d'état au transport, Mr COLEMAN, en février 1976, l'autorité du port de New-York fit savoir qu'elle voulait s'opposer aux vols commerciaux sur l'aéroport de J.F.K.*

*Après de longues discussions et procédures judiciaires, la Cour d'Appel du district de New-York, rejeta pour la deuxième fois, le 29 septembre 1977 la demande d'interdiction formulée par le « Ponya ». Nous avons bon espoir que cette décision ne soit pas infirmée par la Cour Suprême auprès de laquelle le « Ponya » s'était pourvu.*

*Il fut alors décidé de préparer une courte campagne de vols à effectuer si la décision de la Cour Suprême nous était favorable. Cette campagne devait être présentée au bénéfice des deux Compagnies A.F. et B.A. avant l'ouverture des vols commerciaux. L'avion n° 1 pouvait être utilisé et la campagne fut préparée dans le détail en fixant en particulier, les participants indispensables à son exécution.*

*Le 18 septembre nous fûmes informés que la requête du « Ponya » avait été rejetée la veille par la Cour Suprême. La décision fût alors prise de partir de Toulouse dès le 19 en milieu de journée.*

## VIE DE L'ASSOCIATION

*Le 19 : Atterrissage à J.F.K. avec FRANCHI aux commandes assisté de DUDAL (chef pilote A.F.) et avec WALPOLE (chef pilote B.A.) au poste 4<sup>ème</sup> homme, André BLANC (OMN A.F.) observateur.*

*Le 20 : Première boucle sur l'Atlantique dans les conditions de décollage pour une traversée transatlantique. WALPOLE aux commandes, assisté de FRANCHI et CORPS (CAA) en 4<sup>ème</sup> homme.*

*Le 21 : Deuxième boucle avec DUDAL aux commandes toujours assisté de FRANCHI, avec MEADOWS (B.A.) en 4<sup>ème</sup> homme.*

*Le 22 : Retour sur Toulouse avec FRANCHI aux commandes, assisté de DUDAL et avec BOLLIET (C.E.V.) en 4<sup>ème</sup> homme.*

*La campagne fût une véritable réussite sur les aspects suivants :*

*Bruits enregistrés tant dans les phases de décollage que d'approche.  
Absence de problème dans la réponse structurale pour les trois décollages effectués sur la piste 31 L qui, pour les britanniques, représentait un réel souci.  
Réactions de la presse qui désarmèrent les opposants.  
Satisfaction des deux Compagnies et des autorités.*

*Pour terminer nous voulons ajouter que, côté Aérospatiale, nous fûmes très sensibles au fait qu'Henri ZIEGLER soit venu spécialement à New York pour nous accueillir, alors, qu'il n'était plus notre Président depuis le 31 décembre 1973.*

*En revanche nous fûmes pour le moins déçus de constater que le Président en activité, qui se trouvait alors à Washington ne se soit aucunement manifesté, pas plus d'ailleurs que le Directeur de la D.A., y compris après notre retour à Toulouse.*

*La partie était gagnée, les Compagnies pouvaient ouvrir la ligne.*

*Henri Perrier*

Après cette lecture, le brouhaha des conversations a repris le dessus, et tous ont pu apprécier le menu qui cette année était excellent.

Lorsque, est arrivé le moment du dessert, j'ai demandé un moment de silence pour permettre à André Rocaché, responsable auprès d'Aérothèque de la vente aux enchères des pièces CONCORDE, de nous dire comment s'était passée cette vente et quels ont été les gains obtenus, sachant que ceux-ci sont destinés à participer au financement du futur Musée de l'Air toulousain, (baptisé Aéroscopia) dont il nous a fait une description détaillée et dont les plans et photos de synthèse, qui étaient exposés dans la salle, ont retenu l'attention de tous.

Puis Gérard Navarro de l'équipe « VirtuAile », qui a pris en charge la remise en état de fonctionnement du simulateur CONCORDE, nous a conté l'aventure d'un des machmètres de ce simulateur, qui avait momentanément disparu.

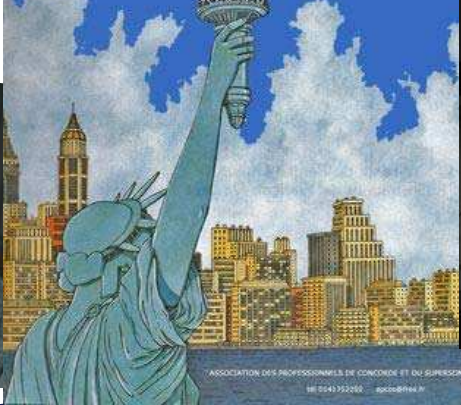
Pierre Grange, notre Président, prit ensuite la parole, pour parler de l'A.P.CO.S. et présenter l'association à la nombreuse assistance, (nous étions plus de 150), composée d'acteurs de l'aventure CONCORDE, mais pas nécessairement membres de l'association.

Après que nous ayons apprécié le dessert et pris le café, les conversations ont continué bon train, puis, tous, heureux de s'être retrouvés se sont donnés rendez vous, pour l'année prochaine.

**Michel Rétif**

24 NOVEMBRE 2007 L'APCOS ETAIT AU MUSEE DE L'AIR

30<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol Concorde vers New York



VIE DE L'ASSOCIATION

30<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol Concorde vers New York



VIE DE L'ASSOCIATION

30<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol Concorde vers New York



VIE DE L'ASSOCIATION

30<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol Concorde vers New York



### VISITE DE L'HÔTEL DES MONNAIES

**Avec l'Apcos, le jeudi 6 décembre 2007**

**Par Ginette et Jean Rousseau**

Qu'il me soit permis, en préambule, de formuler un conseil aux candidats éventuels à la visite du musée numismatique :

- ne la faites jamais individuellement,
- ayez toujours recours à un guide conférencier.

Car, en effet, quoi de plus insipide que ces alignements de « pièces de monnaie », qu'ils soient verticaux ou horizontaux, dont la logique de classement, certes chronologique, n'apparaît pas, d'emblée, au visiteur.

Inscrite dans l'Histoire des peuples, particulièrement méditerranéens, la naissance et l'évolution des « monnaies » ne peuvent être évoquées qu'avec le soutien d'un véritable cours d'histoire. Ce que nous avons eu avec notre guide conférencier, pétri de connaissances mais également d'humour, en visitant, dans cet Hôtel des Monnaies, le musée, l'atelier des médailles et le grand salon.



#### L'Hôtel des Monnaies :

Sis, 11 quai Conti, voisin immédiat de l'Institut de France, l'Hôtel des Monnaies ou plus simplement « la Monnaie » fut construit à la fin du règne de Louis XV par l'architecte Jacques Denis Antoine.

De style relativement « empesé » le bâtiment hémicirculaire développe, à partir de son centre, des alvéoles dévolues aux différentes spécialités de l'institution, allant de la forge au stockage des

produits, en passant par la gravure en particulier.

Siège de l'Administration française des Monnaies et Médailles et du musée numismatique, ce noble bâtiment n'assure plus, depuis 1973 la frappe de la monnaie courante, celle-ci étant décentralisée à Pessac près de Bordeaux. Restent l'Administration, les études et la réalisation artisanale des médailles suivant commande, dans un contexte de libre concurrence, mais La Monnaie de Paris possède un savoir-faire ancestral dans ce domaine.

#### Le musée numismatique :

Actuellement, le musée conserve environ 30.000 pièces et 75.000 médailles et jetons dont une partie est exposée au public. La présentation des collections permet de raconter l'Histoire de la France mais également d'évoquer la naissance de la « monnaie », et les monnaies utilisées, en France, au cours des siècles.

#### La naissance de la monnaie :

En ces temps-là, c'est-à-dire voici cinq à six siècles avant J.C., les échanges commerciaux étaient fondés sur le « troc » avec, sans doute, une préférence pour l'espèce chevaline dont « l'étalon » servait de référence.

Vint Crésus, dernier roi de « Lydie » (Asie Mineure), dont la richesse (proverbiale) provenait de la rivière « Pactole » qui regorgeait (selon la légende) de pépites d'or. Et Crésus, également riche d'idées, décida de rémunérer ses achats en or (qui ne lui coûtait rien). Encore fallait-il susciter la confiance en ces valeurs intermédiaires...



## VIE DE L'ASSOCIATION

Ainsi est né le principe de l'utilisation d'une « monnaie » d'échange.

*Les « monnaies » au cours des siècles :*

- **L'Empire Romain.** Précurseurs, les Romains, adeptes de la monnaie unique, imposèrent le « sesterce », menue pièce d'argent, à tout l'Empire. Ainsi l'argent, plus répandu que l'or, fut utilisé pour « battre la monnaie », (manuellement à l'aide de coins), et bientôt, le substantif « argent » désignera tous les types de monnaie.
- **Le Moyen-âge.** A l'image de Clovis, nombre de seigneurs frappaient leur monnaie, constat qui amena Charlemagne à imposer la « Livre » afin d'unifier son Empire. Cette « Livre », de grande valeur, étant divisée en vingt Sous valant, chacun, douze « Deniers » (système duodécimal qui perdurera jusqu'à la révolution). Seuls les « Deniers » furent frappés, en référence à Dieu et à l'Empire (pas de représentation personnelle). De fait, la « monnaie » servira souvent « d'arme » politique ou économique.  
Par exemple :  
Charles le Chauve limitera le nombre des villes autorisées à battre monnaie (contrainte).  
Louis IX fera frapper un « sol Tournais » (de Tours) afin d'affaiblir ses voisins occidentaux (Henri II de Plantagenêt et Aliénor d'Aquitaine).  
Philippe le Bel trichera sur le « titre » de sa monnaie (multipliant ainsi sa valeur de réserve).  
Jean le Bon imaginera une nouvelle monnaie destinée à l'affranchir de sa dette envers les Anglais : le « franc » était né (1360).
- **la Renaissance :** Peu de changement, si ce n'est dans la représentation des personnages qui verront leurs visages représentés sur les pièces de monnaie (Louis). Ainsi, le personnage prévaudra sur la fonction.

*Techniquement :*

- En 1550, apparaît une « machine à balancier », venant de Prusse, destinée à réaliser les pièces de monnaie par pression et non plus par frappe. Puissante, cette presse à balancier subissait à la fin de l'opération, une réaction de la pièce qui faisait redouter le « retour de balancier ». Ainsi serait né l'adage, toujours d'actualité...



*Plus récemment :*

- en 1770, naît l'Hôtel des monnaies,
- en 1793, le « Franc » devient la monnaie officielle et s'inscrit dans le système décimal que nous lui connaissons. A noter, cependant, que longtemps encore le « sou » sera une référence (pièces de cent sous, de dix sous ou d'un sou...) et, mieux vaut ne pas être « sans le sou » ou ne « pas avoir un sou vaillant ».

Vers midi, sous la pluie, via le pont des Arts et la cour carrée du Louvre, direction le restaurant « Fontaines Saint Honoré » au 200 rue St Honoré pour un « honnête repas ».

Retour à l'Hôtel des monnaies pour la visite de l'atelier de fabrication.

### **L'atelier des gravures des médailles.**

Les principes de la gravure des modèles restent identiques, « l'avvers » et « l'envers » devant être ciselés en reliefs opposés à ceux de la médaille. Les techniques de réalisation ont, en revanche, beaucoup évolué.



## VIE DE L'ASSOCIATION

### *La gravure des modèles :*



La gravure au « burin » et au « ciseau », ainsi qu'en témoigne l'illustration ci-contre demandait, et demande encore, minutie et savoir-faire. En effet, les graveurs de l'Hôtel des Monnaies doivent encore maîtriser cette technique. (Ecole Boulle et apprentissage à la Monnaie).

La gravure au tour à copier (tour Janvier ) répond aux mêmes exigences, mais la taille se fait en copiant le modèle à l'aide d'un « pantographe » réduisant le déplacement du « palpeur » dans un rapport de l'ordre de 10 à 1 de celui de la « fraise » assurant la gravure.



### *La frappe des médailles :*

Elle se fait toujours par « estampage » c'est-à-dire déformation, à froid, d'une pièce de métal ou d'alliage. Cette déformation est, maintenant, obtenue à l'aide de « presses » capables d'exercer des pressions importantes. Il s'ensuit, lors du « fluage » du matériau, la création de fortes « tensions » internes ou superficielles (écrouissage) qui nécessiteront un « recuit » des pièces (maintien à température importante puis refroidissement lent) entre chaque « frappe ».

En conclusion l'atelier des médailles présente toutes les caractéristiques d'un atelier de « petite mécanique » où les « acteurs » sont en « bleu » de travail et où « l'huile de graissage » (burettes) voisine avec « l'huile soluble ».



### **Le grand salon.**

L'Hôtel des Monnaies recèle des locaux de prestige dont « le grand salon » où le groupe « APCOS » se disperse à l'issue de la visite.

**A bientôt !**

**Ginette et Jean Rousseau.**

# VISITE DE L'INSTITUT DU MONDE ARABE ET DE LA MOSQUEE DE PARIS

**Avec l'Apcos, le 12 février 2008  
Par Ginette et Jean Rousseau**

Ce mardi 12 février, grand beau temps sur Paris, avec une petite bise d'Est, rafraîchissante, que bravent 34 APCOSIENS, pour la visite :

- à 10H30, de l'Institut du Monde arabe,
- puis, après le déjeuner pris au restaurant « Aux portes de l'Orient », celle de la Mosquée de Paris.

Ces visites, bien que successives, ne sont pas de même ordre, car l'Institut du monde arabe et la mosquée de Paris n'ont, en commun, que d'être d'initiative française.

En effet, « le monde arabe » et « le monde islamique » n'ont, a priori, que peu de liens communs :

- la culture et plus particulièrement la langue arabe sont les éléments fédérateurs du monde arabe,
- la religion musulmane est religion d'état dans nombre de pays non « arabophones ».

A noter que, contrairement à certaines idées reçues, l'Institut du monde arabe et la mosquée de Paris ne sont pas voisins et la marche « apéritive » que le groupe a dû faire jusqu'au restaurant, en témoigne.



### **L'Institut du Monde arabe :**

**Fondation de droit français,** l'Institut du monde arabe a été conçu pour faire connaître et rayonner la culture arabe.

Il s'est fixé trois objectifs :

- développer et approfondir, en France, l'étude, la connaissance et la compréhension du monde arabe, de sa langue, de sa civilisation et de son effort de développement.
- favoriser les échanges culturels, la communication et la coopération entre la France et le monde arabe, surtout dans les domaines des sciences et des techniques,
- participer, ainsi, à l'essor des rapports entre la France et le monde arabe.

Initié pendant la présidence de V. Giscard d'Estaing, il fut inauguré en 1987 par F.Mitterrand.

## VIE DE L'ASSOCIATION

**Présidé actuellement par Dominique Baudis**, l'Institut du monde arabe est un espace « laïc » dédié aux vingt deux pays partenaires dont le lien est avant tout linguistique car pratiquant tous officiellement « l'arabe littéraire ». Ce sont : L'Algérie, l'Arabie Saoudite, Bahreïn, les Comores, Djibouti, l'Égypte, les Emirats Arabes Unis, l'Irak, la Jordanie, le Koweït, le Liban, la Lybie, le Maroc, la Mauritanie, Oman, le Pakistan, Qatar, la Somalie, le Soudan, la Syrie, la Tunisie et le Yémen.

**Dû à l'architecte Jean Nouvel**, construit sur le site de l'ancienne « halle aux vins », l'édifice adopte un parti architectural qui se veut résolument moderne tout en intégrant des éléments traditionnels « revisités ».



- la façade sud, symbolisant l'Orient, tapissée de « moucharabiehs » mobiles, mécanisés, au nombre de 240,
- la façade nord, symbolisant l'Occident, longeant la Seine sur le quai St Bernard, constituée de grandes baies aux vitres rectangulaires rappelant les pierres de taille des bâtiments « Haussmanniens » voisins, avec en filigrane la silhouette de ceux-ci.

**Nous ne visiterons que le musée** et nous y apprécierons, à travers les présentations et les excellents commentaires de notre guide conférencière :

- au 7ème étage :  
Une présentation de pièces archéologiques rappelant l'histoire ancienne du monde arabe et, en particulier :
  - l'origine et la diffusion de la langue arabe, (6ème siècle avant J.C.)
  - la naissance et la disparition de Carthage (légende de Didon et sa peau de bœuf).
  - le symbole de la déesse « Tanit » devenu la « main de Fatma » !
- au 6ème étage :  
La genèse de l'Islam et le rôle des grandes dynasties :
  - le Coran et ses 114 chapitres ou « sourates » divisés en 6226 versets,
  - les « califes », les grandes dynasties (Omeyyades à Damas et Abbassides à Bagdad) et la richesse des travaux scientifiques (astronomie, médecine, mathématiques et physique) en particulier la traduction en arabe des œuvres d'Aristote ou Hippocrate et l'enrichissement des savoirs hérités de l'Antiquité ou des siècles précédents. (Avicenne)
- au 4ème étage :  
L'épanouissement de l'Art arabo-musulman, et, en particulier, des objets originaires des pays du monde arabe, mais également d'Andalousie, d'Iran, de Transoxiane, Turquie ou Inde moghole (céramiques, bois, métal, verre doré, ... et tapis)



**Fin de la visite vers midi**, puis repas au restaurant les « Portes de l'Orient, » avec, au menu :

- entrée pimentée,
- couscous au poulet,
- desserts,
- eau minérale et thé à la menthe.

Repas agrémenté par la participation audacieuse de « moineaux de Paris » venant picorer jusque sur les tables... !!!

## VIE DE L'ASSOCIATION

### La mosquée de Paris :



**La mosquée de Paris** est la plus grande mosquée de France (1ha).

De style « hispano-mauresque », avec un minaret de 33 mètres de hauteur, elle fut construite sur le site de l'ancien hôpital de la Pitié et inaugurée dans le quartier latin le 15 juillet 1926. Elle est classée « monument historique » depuis 1983.

La décision de sa construction fut prise au lendemain de la bataille de Verdun, en 1916, qui fit 50000 morts

musulmans et pour rendre hommage aux 100000 morts musulmans durant la première guerre mondiale. Financée par la France et construite par le monde arabe, la grande mosquée de Paris s'inspire des mosquées de Fès et Kairouan. Toute la partie décorative (stucs, mosaïques, menuiseries de bois de cèdre...) a été confiée à des artisans (artistes ?) spécialisés d'Afrique du Nord.

Outre sa salle de prière, la mosquée contient une « madrasa » (école), une bibliothèque, une salle de conférences, et un restaurant salon de thé et hammam.

Aujourd'hui, la mosquée de Paris fait office de mosquée

« mère » des mosquées de France, sous la direction du Recteur Dalil Boubakeur (depuis 1992) et son fonctionnement est financé en grande partie par l'Algérie.

A noter le rôle méritoire de la grande mosquée de Paris pendant la seconde guerre mondiale, à travers les actions des « francs-tireurs et partisans algériens ».



**Nous visiterons**, sous la conduite d'une dame en « boubou » :



- le jardin, actuellement en réfection, qui offre de très belles vues sur la mosquée et sa salle de prières, le minaret, l'entrée, son étoile à cinq branches symbolisant les cinq obligations des musulmans, et le croissant de lune rappelant le calendrier lunaire en usage chez les musulmans.
- la bibliothèque, au plafond de bois de cèdre du Liban, où sont répertoriés plus de 2000 ouvrages.

**Fin des visites vers 15 Heures. A bientôt !**

**Ginette et Jean.Rousseau**



A la sortie du restaurant « Les portes de l'Orient »

### 18<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DE L'APCOS



**Par Gilbert Barbaroux  
Officier Mécanicien Concorde**

Cette année encore nous avons fêté le dix huitième Anniversaire de l'APCOS dans les salons NAPOLEON du Sénat, le 02 Février 08. 108 personnes s'étaient inscrites, mais les obligations, la santé, et les impondérables ont fait que nous n'étions plus que 104 à participer à ce super dîner.

Dès 18 heures les plus pressés ont commencé à arriver et le bar ouvert est entré en action avec beaucoup d'efficacité, les retrouvailles ont réchauffé l'atmosphère dans un brouhaha de plus en plus important. Quel plaisir! Merci CONCORDE d'avoir réussi à créer, au sein de tous ceux qui t'ont servi, ce je ne sais quoi d'amour et de passion partagés qui fait de l'APCOS ce que nous sommes.



Dès 20 heures, nous étions invités à passer dans le salon où une table d'honneur était dressée pour remercier les personnes qui nous ont aidées à la réussite de la fête du 24 novembre. Notre président Pierre GRANGE a pris la parole pour nous donner des nouvelles de la santé de Monsieur Henri PERRIER et de la situation actuelle du procès CONCORDE. Il lui a renouvelé notre entier soutien et toute notre Amitié puis il a remercié la si sympathique assistance et tous les fondateurs de l'APCOS. Merci à tous pour vos bons vœux et merci pour votre participation.



## VIE DE L'ASSOCIATION



Le départ est donné. Le Maître d'hôtel en tête suivi de ses Garçons, vont et viennent entre les tables où, impatients, les huit convives se contorsionnent pour permettre l'atterrissage de chaque assiette et déguster ce que le chef nous a préparé :

Foie gras de canard à la figue et au pain d'épice  
\*\*\*\*\*

Suprême de faisan rôti et cuisse de poule confite  
Polenta crémeuse au mascarpone et aux cèpes  
\*\*\*\*\*

Saint Marcellin et mesclin  
\*\*\*\*\*

Tartelette au chocolat amer  
\*\*\*\*\*

Café et Chocolat dégustation  
\*\*\*\*

Vins Sélectionnés  
\*\*\*\*\*

« Château Cousteau Cadillac 2005 »

Bordeaux blanc

« Château Tour Marcillanet »

Médoc 2002

Eaux Minérales

Comme d'habitude les contacts de table en table ont commencé, les souvenirs évoqués une fois de plus, mais avec toujours autant de plaisir. Malheureusement, les bons moments ont toujours une fin qui arrive trop vite, à cause de Lucette qui n'en finissait pas de vendre des produits dérivés, il a fallu que l'on fasse appel au service de sécurité pour que l'on nous ouvre la grosse porte blindée afin que l'on puisse sortir. Merci Lucette, merci à tous de savoir faire régner cette chaleureuse ambiance très Apcosienne et à très bientôt.

**Gilbert BARBAROUX**





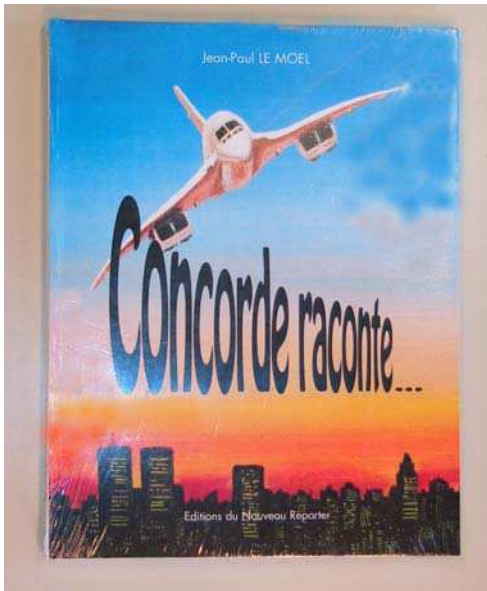
## TARIF PRODUITS DERIVES

<b>STYLO PARKER</b> .....	<b>.30 €</b>
(30 <sup>ème</sup> Anniversaire du 1 <sup>er</sup> vol commercial; Gravé et numéroté)	
<b>GLOBE en verre</b> .....	<b>.40€</b>
(30ème Anniversaire ouverture New York)	
<b>AUTO-COLLANT</b> 160x80 mm.....	<b>1€</b>
<b>CASQUETTE</b> bleue ancienne .....	<b>8€</b>
<b>CASQUETTE</b> bleue avec visière moderne.....	<b>12€</b>
<b>CASSETTE</b> (Sa Majesté Concorde) VHS Secam 10 Mn de Rêve.....	<b>5€</b>
<b>CASSETTE</b> (Destination Mach 2) VHS Secam 30 Mn.....	<b>5€</b>
<b>CONCORDE RACONTE</b> ...sa propre histoire... JP Le Moël.....	<b>30€</b>
<b>CRAVATE</b> suivant modèle ci-dessous .....	<b>15€</b>
<b>CRAVATE</b> fond bleu uni avec uniquement petit logo A.P.CO.S .....	<b>15€</b>
<b>ECUSSON</b> Logo A.p.co.s .....	<b>3€</b>
<b>PARAPLUIE</b> .....	<b>20€</b>
<b>POLO</b> blanc.....	<b>17€</b>
<b>T-SHIRT</b> blanc.....	<b>12€</b>
<b>BLOC transparent ou couleur, en verre</b> .....	<b>35€</b>
<b>PORTE CLES en verre</b> .....	<b>10€</b>
<b>SAC à porter en bandoulière (beige)</b> .....	<b>15€</b>

**STYLO  
PARKER**



**CASQUETTE**





<b>BON DE COMMANDE PRODUITS DERIVES A.P.CO.S</b>			
<b>Objet</b>	<b>Prix en €</b>	<b>Quantité</b>	<b>Total</b>
<b>Stylo Parker</b>	<b>30</b>		
<b>Globe en verre</b>	<b>40</b>		
<b>Auto-Collant</b>	<b>1</b>		
<b>Casquette</b>	<b>8</b>		
<b>Casquette avec visière moderne</b>	<b>12</b>		
<b>Cassette 10" de Rêve</b>	<b>5</b>		
<b>Cassette Mach 2</b>	<b>5</b>		
<b>Concorde Raconte</b>	<b>30</b>		
<b>Cravate</b>	<b>15</b>		
<b>Cravate fond bleu uni</b> avec uniquement petit logo A.P.CO.S	<b>15</b>		
<b>Ecusson</b>	<b>3</b>		
<b>Parapluie</b>	<b>20</b>		
<b>Bloc presse papier en verre couleur</b>	<b>35</b>		
<b>Bloc presse papier en verre blanc</b>	<b>35</b>		
<b>Porte Clés</b>	<b>10</b>		
<b>Sac bandoulière</b>	<b>15</b>		
<b>Tee-Shirt XXL</b>	<b>12</b>		
<b>Tee-Shirt XL</b>	<b>12</b>		
<b>Tee-Shirt L</b>	<b>12</b>		
<b>Tee-Shirt M</b>	<b>12</b>		
<b>Tee-Shirt S</b>	<b>12</b>		
<b>Polo XL</b>	<b>17</b>		
<b>Polo L</b>	<b>17</b>		
<b>Polo M</b>	<b>17</b>		
<b>Polo S</b>	<b>17</b>		
		<b>Total Général</b>	

Commande à adresser à :

**Roland LEROY 6 rue de la Ramée 77500 CHELLES**

Après réception de la commande, à ce **Total Général**, viendront s'ajouter les frais d'envoi qui vous seront précisés à ce moment là.

Le règlement par chèque, à l'ordre de l'A.P.CO.S, sera adressé au Trésorier à l'adresse suivante:

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

**Merci !**

## VIE DE L'ASSOCIATION

### CALENDRIER 2008/2009

Edition du 29 février 2008

#### 2008

15 AVRIL 10H PARAY

**22 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE 09H30 (Palais de la Mutualité)**

**29 AVRIL MUSEE DES ARTS DECORATIFS**

06 MAI 10H PARAY

20 MAI 10H PARAY

**26 au 30 MAI SORTIE St PETERSBOURG**

03 JUIN 10H PARAY

**05 JUIN MUSEE DE L'ASSISTANCE PUBLIQUE ET DES HOPITAUX DE PARIS**

17 JUIN 10H PARAY

01 JUILLET 10H PARAY

05 AOUT 10H PARAY

02 SEPTEMBRE 10H PARAY

16 SEPTEMBRE 10H PARAY

**23 au 25 SEPTEMBRE SORTIE REIMS (en train, 3 Jours ,2 Nuits)**

07 OCTOBRE 10H PARAY

**11 OCTOBRE REPAS TOULOUSAIN**

21 OCTOBRE 10H PARAY

**28 OCTOBRE CONSEIL D'ADMINISTRATION 09H30**

04 NOVEMBRE 10H PARAY

18 NOVEMBRE 10H PARAY

02 DECEMBRE 10H PARAY

16 DECEMBRE 10H PARAY

#### 2009

06 JANVIER 10H PARAY

20 JANVIER 10H PARAY

**24 JANVIER REPAS ANNIVERSAIRE**

03 FEVRIER 10H PARAY

17 FEVRIER 10H PARAY

03 MARS 10H PARAY

17 MARS 10H PARAY

**24 MARS CONSEIL D'ADMINISTRATION 09H30**

07 AVRIL 10H PARAY

21 AVRIL 10H PARAY

**28 AVRIL ASSEMBLEE GENERALE**

05 MAI PARAY 10H00

19 MAI PARAY 10H00

## CONTACTS

**Siège Social de l'APCOS :** Gilbert BARBAROUX, 25/27, Bd ARAGO 75013 PARIS  
Tél.: 01.45.35.55.47

**Local Paray Vieille Poste :**

Air France,  
1 Avenue du Maréchal Devaux,  
APCOS, Bâtiment 80,  
Bureau 0B022  
91551 Paray Vieille Poste.  
Tel : 01 41 75 22 92

**Adresse Internet :** [apcos@free.fr](mailto:apcos@free.fr)



**Accès à la zone de Paray.**

Ce sont les gardiens qui vous ouvriront la barrière du parking « Visiteurs » :

- Pour les personnels actifs ou retraités d'Air France, sur présentation du badge Compagnie.
- Pour les personnes extérieures, après contact au numéro téléphonique de l'APCOS (01 41 75 22 92).

Accéder ensuite à pied au bâtiment 080. Le bureau 0B022 est situé au rez de chaussée.

Nous vous rappelons que nos réunions de bureau ont lieu conformément au calendrier publié dans cette revue et que le mercredi se tient la réunion de la Commission du Patrimoine. Vous y êtes les bienvenu(e)s. Auparavant merci de contacter André Roger (01 34 60 45 15), Gilbert Barbaroux (01 45 35 55 47) ou Pierre Grange (06 30 23 41 43) pour que le poste de garde soit informé de votre arrivée.