


N°36 octobre 2008

mach 2.02

The APCOS logo consists of a globe with a grid pattern. A red banner with the word 'APCOS' in white capital letters is draped over the top of the globe. A blue and white Concorde is shown in flight, positioned behind the globe and the banner.

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE





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 :** Michel Rétif, Monique Jonquoy, Anik Boglino, Aline Weyl.
- **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.
- **Commission Produits Dérivés :** Roland Leroy, Aline Weyl, Gilbert Barbaroux, Michel Rolland.

Chargé de mission

- **L'histoire de Concorde :** Edouard Chemel.

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° 36 octobre 2008

- 1** SOMMAIRE
- 2** EDITORIAL DU PRESIDENT
- 3** ILS ONT SERVI CONCORDE
- 6** LE TRIDENT SO 9000
par Gérard Duval
- 9** PARIS-RIO-PARIS DANS LA JOURNEE
- 10** 29 MAI 1976, LE VOL LE PLUS LONG
par Alain Bataillou
- 15** 29 MAI 1976, LE VOL LE PLUS LONG
par Albert Leblanc
- 16** L'ENTENTE CONCORDIALE
par André Moreau
- 19** LA MISE EN ŒUVRE DU SERVICE A BORD
par Claude Monpoint
- 24** CONCORDE A BRETIGNY, 15 ANS APRES
par Pierre Grange
- 26** LE DERNIER VOL DU CONCORDE FOX CHARLIE
par Henri Gilles Fournier
- 31** LE LOGO DE LA 13^{ème} COMPAGNIE
par José Cauchie
- 33** CARNET GRIS
- 36** AVRO VULCAN : LE DIEU DU FEU RESSUSCITE
- 38** UNE CONFERENCE PAS COMME LES AUTRES
par Pierre Grange
- 40** VISITE DU MUSEE DE L'ASSISTANCE PUBLIQUE HOPITAUX DE
PARIS par Ginette et Jean Rousseau
- 44** VISITE DU MUSEE DES ARTS DECORATIFS
par Ginette et Jean Rousseau
- 47** LES PRODUITS DERIVES
- 50** CALENDRIER DE NOS ACTIVITES 2008/2009

Image de couverture : Concorde Air France F-BTSD. Aquarelle de Pierre Boucheix 15 octobre 2007. Avec l'autorisation de René Duguet.



Concorde, le grand témoin.

Depuis le dernier vol d'un Concorde, cinq années se sont écoulées et les différents appareils exposés aux quatre coins du monde commencent à prendre des allures de monuments historiques.

Travailler à l'élaboration de la Revue Mach 2.02 m'amène à me replonger dans les années 60, en particulier grâce aux livres de Jacques Noetinger qui relatent l'histoire de l'aéronautique française d'après guerre. Et à chaque fois je suis atteint du syndrome de l'album photo : on l'ouvre pour un bref coup d'œil, et deux heures y passent.

Me retrouvant dans ces années là, je suis toujours frappé du fort engagement du public et des acteurs de l'époque pour tout ce qui touchait à l'aéronautique ainsi qu'à l'espace qui en était perçu comme le prolongement logique. Aussi, je me demande parfois si la magie de Concorde et son étonnant succès dans l'inconscient collectif, ne sont pas dûs au simple fait qu'il a su porter témoignage d'un temps où l'on construisait en France des avions fusée, où les américains débarquaient sur la Lune et que sa ligne exceptionnelle, son aile aux multiples courbes, son bruit légendaire avaient fait savoir, jusqu'en ce début de 21^{ème} siècle, l'enthousiasme qui, dans les années 60, présidait aux choses de l'air et de l'espace.

Concorde demeure le témoin d'une grande époque et dans les pages qui suivent, quelques témoignages vous parleront de ce temps là.

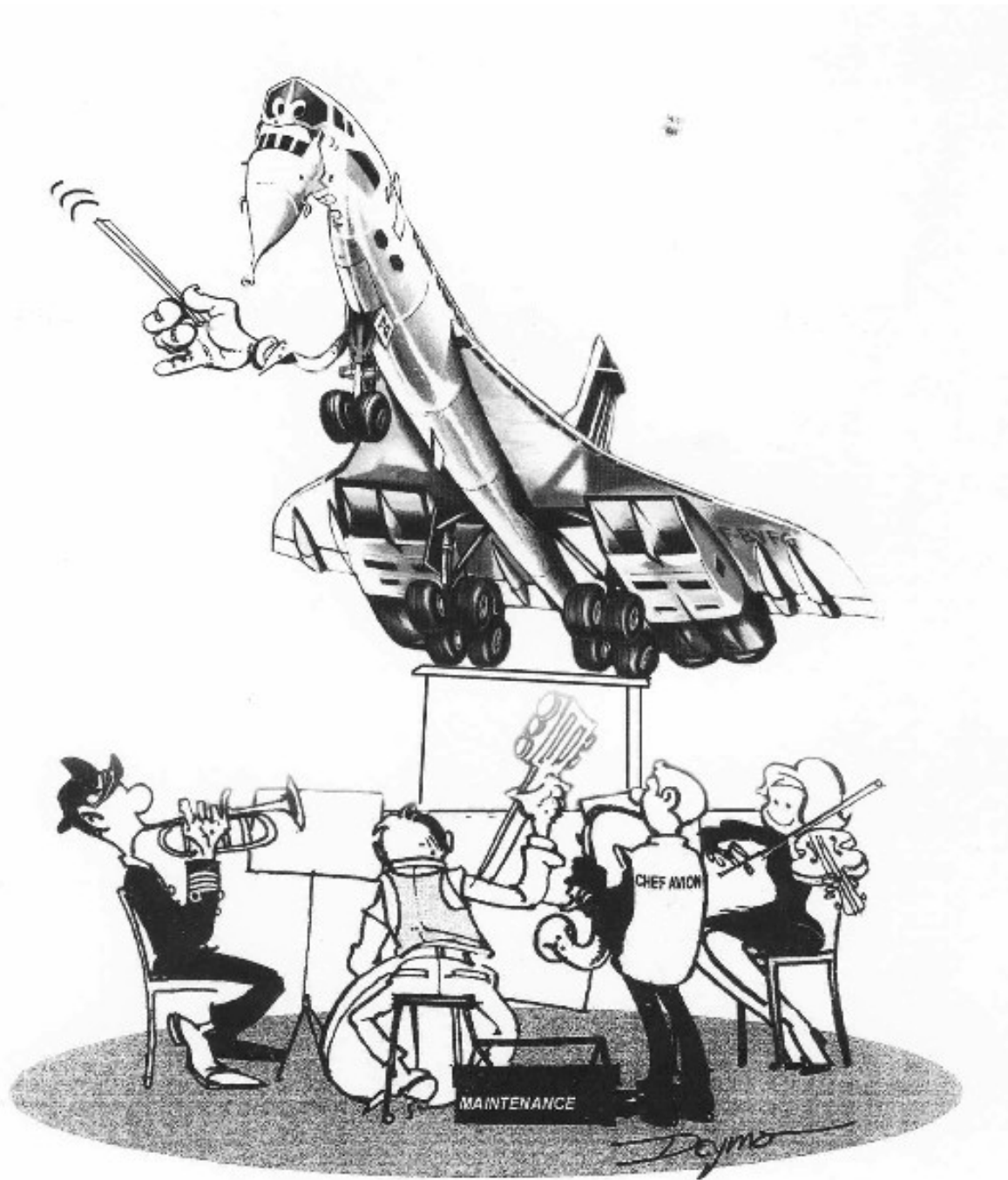


Pierre Grange

Ont contribué à la rédaction de cette revue : **Gilbert Barbaroux, Alain Bataillou, Edouard Chemel, Deymonaz, René Duguet, Gérard Duval, José Cauchie, Henri Gilles Fournier, Paul Gauge, Jean Pierre Labat, Albert Leblanc, Chantal Marchegay, Albert Meyrignac, Hubert Michaut, Claude Monpoint, André Moreau, Hubert Protin, Jean Jacques Trény, Marylène Vanier, Aline Weyl**, sans oublier **Raymond Cartier** et **Pierre Viansson Ponté**.

ILS ONT SERVI CONCORDE

LA FAMILLE CONCORDE



ROGER CATHODEAU



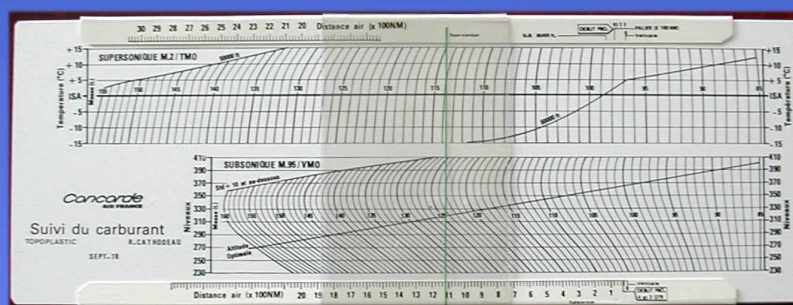
Né à Paris le 16 mai 1924.

Entré à Air France le 8 mars 1948, il est Inspecteur Principal à la Direction des Opérations Aériennes lorsqu'il prend en charge en 1971 la phase exploratoire du dossier Concorde pour tout ce qui concerne la préparation du vol et son suivi.

En juin 75, il participe aux vols d'endurance au cours desquels, assis derrière l'ingénieur de vol, il relève les paramètres qui lui permettront, ensuite, de valider les performances déclarées.

En 1976, sous le contrôle de Pierre Dudal, il propose les méthodes de préparation et de suivi du vol Concorde et les documents associés.

Il est considéré comme le père de la réglette utilisée par les équipages Concorde, à partir de 1978, pour effectuer le suivi de la consommation en vol. Elle est baptisée depuis « règle Cathodeau ».



Parti en retraite en 1984 il nous a quitté le 15 juin 2007.

GUILLAUME TARDIEU

Pilote de ligne
23500 heures de vol



Guillaume Tardieu est né en 1922.

Breveté pilote aux Etats Unis en 1944, il participe à la campagne de France et d'Allemagne sur B26 Marauder au groupe Bourgogne.

Commandant de Bord et Instructeur à Air France de 1947 à 1982, il vole successivement sur Junkers 52, Bloch 221, Languedoc, Douglas DC3 et DC4, Lockheed 749, 1049 et 1649, Boeing 707, Boeing 747 et enfin Concorde. Il totalise 23500 heures de vol dont 2500 sur Concorde.

Après avoir assuré des tâches de formation, il est nommé à la Direction des Opérations Aériennes, chargé de la réception des avions nouveaux et de la définition des normes d'utilisation.



A ce titre, il assure, en 1974, la coordination générale des vols d'endurance de Concorde et participe en 1975 aux vols précédant la mise en service.

LE TRIDENT SO 9000

Un avion fusée expérimental révolutionnaire



Par Gérard Duval
Pilote Concorde Air France
11500 heures de vol dont
750 sur Concorde

Concorde s'inscrit dans la lignée d'avions expérimentaux aux performances ambitieuses, au premier rang desquels, il faut placer le Trident de la SNCASO. Etant nés tous les deux sous la houlette de Lucien Servanty, on peut même dire qu'ils sont frères, bien que très différents sur le plan technique.

Gérard Duval nous retrace brièvement l'histoire du SO 9000, programme très représentatif de l'état de l'aéronautique française dans les années 50 et du fort engagement de tous les intervenants, du Bureau d'Etude aux équipages d'essais.



Au début des années 50, alors que la « guerre froide » s'installe entre l'est et l'ouest, l'armée de l'air française s'intéresse à un intercepteur supersonique et commande 2 prototypes du **Trident SO 9000** à la **SNCASO** (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest).

Le 2 mars 1953, sur la piste de Melun Villaroche, Jacques Guignard, chef pilote de la Société, décolle pour la 1ère fois le **Trident** SO 9000-01, n'utilisant que la poussée de ses 2 réacteurs situés en bout d'aile : juste un tour de piste et un bref commentaire : « ça vole ! ».



L'ingénieur Lucien Servanty qui a conçu le **Trident** a fait le choix d'une propulsion mixte turboréacteurs et moteurs fusée, choix qui permet d'atteindre des vitesses supersoniques élevées et un retour de mission en sécurité avec les réacteurs seuls.

Comme le Bell X-1 ou le Douglas Skyrocket, le **Trident** est un prototype expérimental à cette différence près qu'il n'a pas besoin d'être largué en altitude car il décolle par ses propres moyens et que c'est de plus un avion d'arme en devenir.

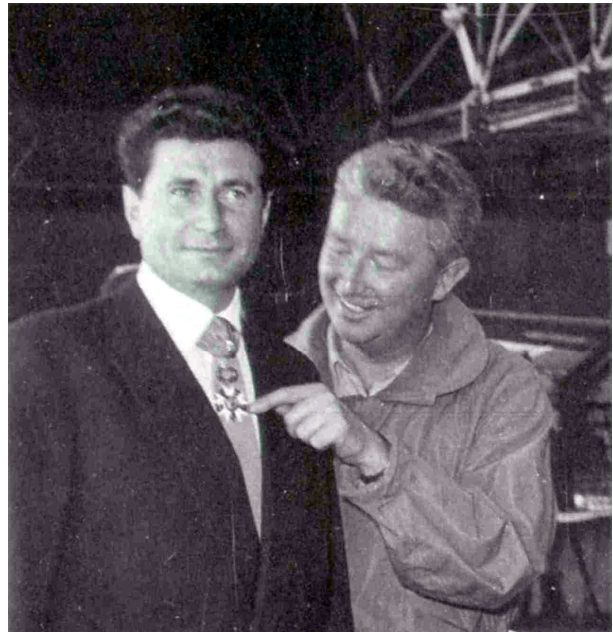
Il est révolutionnaire sur bien des points, en particulier :

- Le mode de propulsion : 2 réacteurs Marboré II (400 kg x 2) à l'extrémité des ailes associés à 3 moteurs fusée SEPR (1500 kg x 3) utilisant de la furaline comme carburant et de l'acide nitrique (HNO₃) comme comburant, un mélange particulièrement explosif.
- L'aile droite dont les ailerons ont été neutralisés dès le dixième vol et qui seront supprimés sur le SO 9050.
- Les commandes de vol constituées de 3 gouvernes monobloc disposées à environ 120° à l'arrière du fuselage et actionnées chacune indépendamment par des servocommandes Jacottet-Leduc. Le gauchissement est obtenu par braquage différentiel des gouvernes monobloc et intègre la coordination en virage.
- La cabine pressurisée éjectable (système Leduc) permettant de survivre à grande altitude.

HISTOIRE DE CONCORDE

Le 2ème prototype du Trident, le SO 9000-02 est détruit lors de son premier vol (1^{er} septembre 1953) et Jacques Guignard très grièvement blessé reprendra le métier à force de souffrance, de courage et de volonté.

Le pilote Charles Goujon prend le relais : le 4 septembre 1954 il réalise le premier décollage avec allumage d'une fusée pendant 83 secondes. L'accélération est importante : 1500 kg s'ajoute aux 800 kg de poussée des réacteurs. Le décollage exige un pilotage précis pour éviter de « raboter » l'empennage arrière très proche de la piste alors que la vitesse augmente rapidement. Sur le bord de la piste l'ingénieur Pierre Garang contrôle l'envol et c'est lui qui donne par radio le top de rentrée du train avant que la vitesse limite ne soit dépassée.



Jacques Guignard et Charles Goujon

L'exploration du domaine de vol se poursuit avec l'utilisation de une puis de deux fusées mais le vol du 26 octobre 1954 manque de mal se terminer après une panne de la fusée à la rentrée du train : Charles Goujon réussit à ramener l'appareil après avoir vidangé l'acide nitrique. A la suite à cet incident, Servanty décide d'équiper son prototype de réacteurs plus puissants Armstrong-Siddeley Viper de 740 kg de poussée.

Entre temps les services officiels ont pu se rendre compte du potentiel de ce prototype expérimental et ils passent commande pour deux prototypes du véritable « avion d'arme », le **Trident II SO 9050**.

Equipé de ses nouveaux réacteurs, le SO 9000-01 reprend les vols : le 17 mars 1955, il passe Mach 1 en piqué. Le 4 juin le mur du son est passé en montée, une première en France, enfin le 6 juillet 1955, l'avion est prêt pour un vol avec utilisation des 3 fusées.

Charles Goujon est aux commandes : il décolle avec les réacteurs et une fusée allumée, rentre les volets puis coupe la fusée et monte à 9000 m, il rallume alors la première fusée puis à 11000 m allume la deuxième, stabilise sa montée et allume la troisième fusée : l'avion atteint l'altitude de 15000 mètres.

TRIDENT	SO 9000
Envergure	7,63 m
Longueur	14,37 m
Poids à vide	3175 kg
Poids maxi.	5800 kg
Mach maxi.	1,53
Plafond	15000 m

Lorsque le **Trident II** est prêt à voler, le **SO 9000** a ouvert le domaine de vol jusqu'à Mach 1,53 et 15000 mètres. Il rejoint le musée de l'Air du Bourget le 10 décembre 1956.

Le **Trident II** effectue son premier vol le 19 juillet 1955 avec des réacteurs Viper.



HISTOIRE DE CONCORDE

Il va valider la formule choisie par Lucien Servanty et battre plusieurs records une fois équipé de réacteurs Gabizo de 1100 kg de poussée :

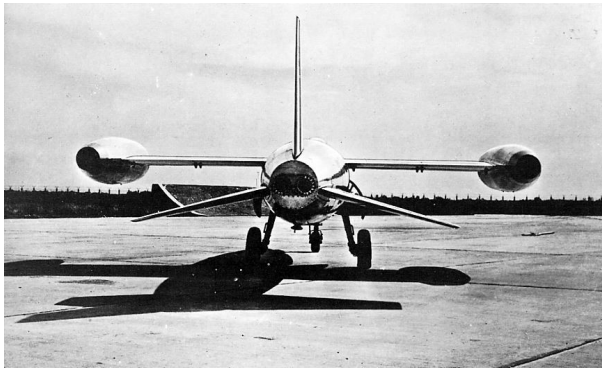
- Mach 1,96 atteint le 8 janvier 1957 par Charles Goujon
- Record de montée à 15000 m en 2 min 37 sec, le 4 avril 1958 par J. Guignard.
- Record de montée à 18000 m en 3 min 17 sec, le 19 avril 1958 par J. Guignard.
- Record d'altitude à 24300 m à Mach 1,8, le 2 mai 1958 par Roger Carpentier.

Malgré ces performances exceptionnelles, le secrétaire d'Etat à l'Air décide l'abandon du programme. Le dernier vol a lieu le 6 octobre 1958.

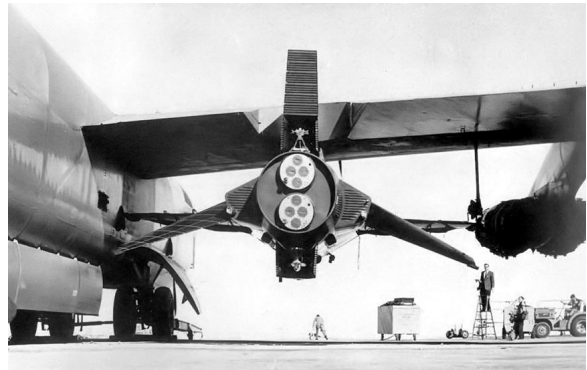
Ce programme est endeuillé par le décès de Charles Goujon le 21 mai 1957, tué dans la désintégration de son appareil alors qu'il répétait la démonstration prévue pour le salon du Bourget.

Lucien Servanty avait construit un avion d'arme et prouvé l'efficacité d'une aile droite sans ailerons et de son empennage arrière à gouvernes monobloc tout à fait nouveau : il n'avait pas pris de brevet pour cette invention disant que c'était une formule à laquelle Louis Blériot avait pensé avant sa naissance, en 1908 ou 1909.

Une formule vraiment performante que l'on retrouva aux USA sur le North American X-15.



Le Trident II



Le X-15 sous l'aile du B52

La SNCASO allait devenir Sud Aviation puis Aérospatiale de sorte que les principaux acteurs et témoins de l'aventure du Trident, Gilbert Cormery, Jean Franchi, Jacques Guignard, Henri Perrier, Michel Rétif, Lucien Servanty, pour ne citer que ceux là, allaient se retrouver pour mener à bien un autre programme ambitieux : l'avion de transport supersonique Concorde.

Gérard Duval

Remerciements à Mr **Paul GAUGE** (ingénieur SNCASO) auteur du Dictionnaire fanatique du Trident (à paraître prochainement) qui a relu et corrigé cet article.

PARIS-RIO-PARIS DANS LA JOURNEE

Dans le cadre de ses vols de « pré-endurance », le Concorde de présérie 02, Sierra Alpha, fit le 5 juin 1974, un aller retour Paris Rio Paris dans la journée avec des passagers invités, au nombre desquels figuraient Raymond Cartier Directeur de Paris Match ainsi que Pierre Viansson Ponté du Monde. Ils livrèrent leurs impressions, reprises ensuite par la Direction des Ventes et les Relations Publiques de l'Aérospatiale pour figurer dans une plaquette publicitaire imprimée en 1975.

L'originalité du vol du 5 juin 1974 consistait en l'aller et retour Paris Rio Paris dans la même journée. En 11 heures 57, nous avons survolé ou touché trois continents, l'Europe, l'Afrique et l'Amérique du Sud. Nous sommes passés du printemps à l'automne et revenus de l'automne au printemps. Nous avons parcouru 19.838 kilomètres, équivalent à la moitié du tour de la terre à l'équateur. Sur 12 heures de vol effectif, neuf heures ont été accomplies à une vitesse supersonique, le plus souvent à mach 2, autrement dit aux environs de 2.200 km/heure. C'est la vitesse initiale d'un obus. Du point de vue passager, ce qu'il y a de remarquable, c'est qu'il n'y a rien de remarquable dans cette performance. Les fauteuils, quatre par rang, sont raisonnablement larges. Le niveau du bruit est plutôt inférieur à celui d'un Boeing. L'accélération ne provoque pas le moindre malaise. Le franchissement du mur du son passerait totalement inaperçu sans un voyant lumineux indiquant la vitesse en mach de l'appareil. Les personnes qui trouvent en avion un bon sommeil (c'est mon cas) ne tardent pas à partir dans d'autres nuages que ceux que leurs ailes delta surplombent de très haut. Il raccourcit de moitié les dimensions du monde, déjà si raccourcies par ses devanciers, sans avoir l'indiscrétion de vous le faire remarquer.

Raymond Cartier. Directeur de Paris-Match



Quitter Paris à 7 heures du matin, prendre le café à Dakar, arriver à Rio pour déjeuner, retrouver Dakar avant la fin de l'après-midi, atterrir à Paris à 22 heures très exactement: seul Concorde pouvait permettre cet exploit. Se déplacer pendant des heures à plus de mach 2, deux fois la vitesse du son, pousser des pointes à 2.150 km à l'heure, monter pour cela à 19.000 mètres d'altitude; et s'insérer pourtant dans les contraintes imposées aux avions de ligne, décoller et atterrir à son tour après le Fokker Paris-La Rochelle de Air Inter ou un Viscount Rio-Brasilia de Varig, tenir scrupuleusement son horaire, aucun autre appareil que Concorde n'en était capable.

Pierre Viansson-Ponté. Conseiller de Direction au journal Le Monde.

29 MAI 1976, LE VOL LE PLUS LONG

AF 200, Caracas Paris CDG en direct



Conçu pour couvrir une distance Paris New York, soit 3200 miles nautiques, Concorde s'est vu souvent demander plus : Paris Washington en vol régulier ou Paris Pointe à Pitre à l'occasion de vols présidentiels pour ne citer que ceux là. Alain Bataillou nous raconte ici « son » vol direct Caracas Paris, qui avec une distance sol de 4300 miles nautiques doit constituer le record en la matière. André Duchange, commandant sur ce vol, nous a quitté mais René Duguet et Albert Leblanc, qui faisaient partie de l'équipage du vol AF200, ont accepté, pour Mach 2.02, de compléter le récit d'Alain.

**Par Alain Bataillou
Pilote Concorde Air France
1975 - 1982**

Alain Bataillou effectue le premier stage Concorde officiel d'Air France, AF 001, du 13 octobre 1975 au 15 janvier 1976, dernier vol du stage après le vol de contrôle de délivrance de cette qualification (photo ci-contre). Ce premier stage comprenait 2 Commandants de Bord et 6 Copilotes.



Alain quitte son bel avion après plus de 2300 heures de Concorde en octobre 1982 pour faire son stage CDB sur Boeing 727. Il est parti à la retraite en 2002 en tant que CDB Instructeur sur Boeing 747-400, avec environ 20 000 heures de vol.

Préambule. Nous sommes en 1976. Depuis le 21 janvier les vols commerciaux supersoniques en Concorde ont commencé. En avril 1976 les vols commerciaux supersoniques sur Caracas ont débuté via Santa Maria aux Açores.

Le 17 mai de la même année le vol AF 4618 transporte le Président de la République Française, Valéry Giscard d'Estaing, pour une tournée aux Etats-Unis et aux Antilles.



André Blanc, Pierre Dudal, Alain Bataillou

Pour ce vol présidentiel, le Concorde F-BVFA et son équipage technique - le Commandant de Bord Mr Dudal, moi-même en OPL, le Mécanicien André Blanc et l'Ingénieur d'essais Henri Perrier - quittent Roissy avec 2 minutes de retard et se posent à Washington Andrews avec 1 minute d'avance, pour un temps total de 3h52. Les jours suivants nous faisons escale à Houston, à La Nouvelle Orléans et à Pointe à Pitre.

Le 22 mai 1976 nous redécollons de Pointe-à-Pitre, AF 4621, à 21h03 GMT pour une longue étape vers Roissy, la plus longue à

cette date pour un vol commercial supersonique. Le temps de vol sera en effet

TEMOIGNAGE

de 03h46 dont 02h59 en supersonique. A l'arrivée, le Président de la République fera l'éloge devant les médias du confort de ce vol en Concorde et déclarera que nous aurions pu aller jusqu'à Rome sans problème, (ce que nous lui avons indiqué sur sa demande). C'était bien sûr exact, à condition de rester en supersonique !

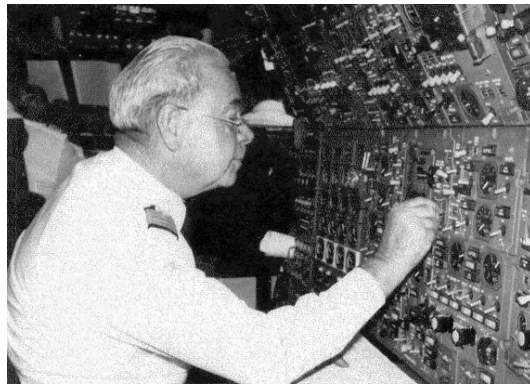
Il faut noter qu'aucun engin volant, excepté le Concorde, n'était, et n'est toujours pas à ma connaissance, capable de voler 3 heures en continu en supersonique.

Le vol Paris Caracas Paris des 28 et 29 mai 1976.

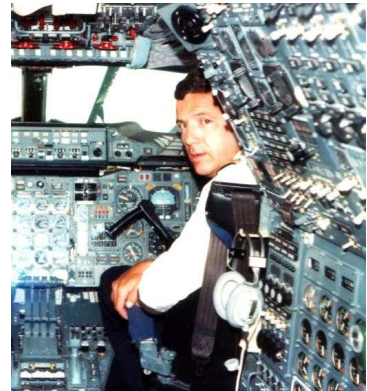
Le 28 mai 1976, donc 6 jours après ce vol présidentiel, je suis programmé sur le vol AF 201 vers Caracas avec le Commandant André Duchange dont c'est le vol de « lâcher », ce qui signifie, dans le jargon aéronautique, qu'il effectue son premier vol après son stage de qualification. Notre Officier Mécanicien est René Duguet.



André Duchange



René Duguet



Alain Bataillou

L'équipage PNC est composé d'Henri Jacquin en Chef de Cabine avec Jean Corcessin, Albert Leblanc, Nicole Hohenwarter, Françoise Hafner et Chantal Marchegay.
L'avion est le F-BTSC.

Lors de la préparation du vol nous constatons que la météo aux Açores, où nous devons faire escale, n'est pas très bonne, tout en étant « volable » : visibilité 2000 mètres et plafond des nuages de 1000 à 2000 pieds (entre 300 et 600 mètres).



Le CDB décide l'emport de 66 tonnes de carburant et nous quittons l'aérogare à 16h59 pour 17h00. La ponctualité Concorde !

Comme c'est la tradition pour un vol de lâcher, le Commandant est aux commandes pour les 2 étapes « aller » et il me propose donc de piloter pour les 2 étapes du retour de Caracas, ce que j'accepte avec beaucoup de plaisir.

Après une accélération normale en supersonique, vers la fin de la croisière nous contactons Santa Maria pour avoir la dernière météo : pas terrible, 1000 mètres de visibilité et plafond 1000 pieds, vent du nord 10 nœuds.

Pendant la descente et en début d'approche le contrôleur de la tour, ou plutôt une contrôleuse avec une voix charmante, nous donne la piste 01 en service, avec un vent du nord 10 nœuds, une visibilité de 800 mètres et un plafond de 700 pieds.

Le fameux anticyclone des Açores est bien là mais ses effets sont plutôt néfastes ce jour là ! André entreprend la procédure d'approche pour la piste 01 qui n'est hélas équipée que d'une seule petite balise ADF, positionnée à l'entrée de cette piste.

La finale se fait dans les nuages et à 400 pieds du sol (120 mètres) nous ne voyons toujours pas la piste.

TEMOIGNAGE

André effectue une remise de gaz, nous reprenons de l'altitude. Je lui suggère de tenter une approche sur la piste 19, équipée d'un ILS (système de radioguidage d'atterrissage performant) car malgré ce vent arrière du nord, la piste est assez longue et les freins au carbone du Concorde sont très efficaces. André accepte, René approuve et l'approche 19 est exécutée. A 200 pieds du sol (60 mètres) nous voyons enfin la piste et nous nous posons sans problème.

Pendant l'escale de 50 minutes, les 52 passagers se dégoûdent les jambes, et le mécanicien sol que nous amenons avec nous pour nous assister débarque. Nous devons le réembarquer à cette même escale le lendemain au retour vers Paris. Nous prenons 81 tonnes de carburant et refermons les portes pour repartir. On constate alors que la météo s'est aggravée, un brouillard épais est tombé, on ne voit presque plus la pointe de l'avion depuis notre siège ! Pour le décollage cela ne pose pas de problème et après 2 heures 52 de vol nous nous posons à Caracas (3 heures 10 bloc bloc).

Le lendemain, le samedi 29 mai 1976, tout l'équipage est à l'aéroport et nous préparons le vol retour vers Paris, via Santa Maria. La prévision météo à Santa Maria est un peu meilleure que la veille, mais il y a encore une prévision de brouillard.

A ce stade une parenthèse dans mon récit : la ligne Paris Caracas en Concorde n'était ouverte que depuis quelques semaines et bien sûr on avait beaucoup parlé de cette escale aux Açores, du vol direct éventuel depuis Paris, des horaires, etc. J'avais réalisé, à titre personnel, une étude de ce vol, en particulier les conditions à réunir pour réussir ce vol direct de Caracas à Paris. Sans entrer dans le détail j'avais déterminé des quantités minimales de carburant en certains points de la route, les passages aux 20° Ouest et au 08° Ouest, pour rejoindre Roissy, avec bien sûr de très bonnes conditions météo à l'arrivée. Si ces quantités de carburant n'étaient pas atteintes nous pouvions nous dérouter en tous points de la route et en toute sécurité vers Casablanca, Lisbonne ou Bordeaux.

André nous fait remarquer très justement ce jour là, que l'on a des chances de trouver les mêmes conditions météo que la veille à Santa Maria. Or pour Santa Maria nous prenions en carburant une réserve appelée « Réserve Açores » qui couvrait tous les terrains de décollage utilisables de ce chapelet d'îles : Lajes, grand base américaine, Terceira et Sao Miguel. Avec cette réserve et du carburant pour une attente éventuelle il nous fallait emporter 90 tonnes pour cette étape Caracas Santa Maria. Or le plein complet est de 95,5 tonnes. Je reparle à André de mon étude sur le vol direct (je lui en avais parlé en détail la veille pendant le vol aller) et lui suggère de prendre ces 95,5 tonnes : si on fait une approche à Santa Maria on aura du carburant en réserve et si on continue vers Paris, si les conditions de vent et de température sont bonnes, et elles le sont, on a de grandes chances d'atteindre Roissy, en toute sécurité avec les 3 terrains de déroutement envisagés.

René est très favorable à cette solution et elle convient totalement à André qui n'a pas envie de retrouver la purée de pois de la veille et qui conclut : « Avec deux vieux briscards comme vous je suis serein ! ». « Vieux », j'avais 33 ans à l'époque !

Avec la densité du carburant du jour nous emportons 94,5 tonnes. Horaire de départ : 13h00 GMT, nous mettons le bloc à 12h58 avec 94,2 tonnes de carburant, décollage à 13h07 avec 93,4 tonnes de carburant et une masse totale de l'avion de 176,6 tonnes.

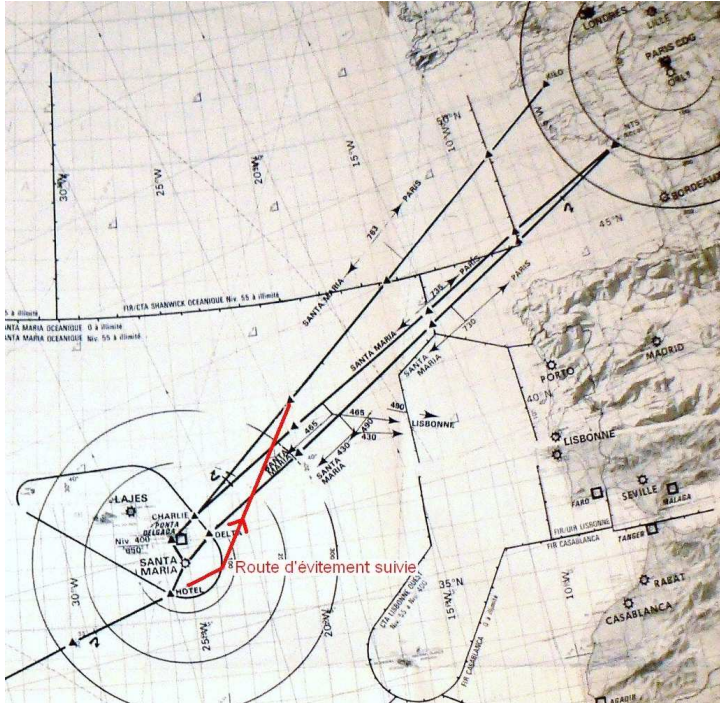
C'est mon étape aux commandes. Caracas étant en bord de mer, l'accélération supersonique se fait dans la foulée. Nous laissons les Antilles à notre droite pour leur éviter le bang sonique et dès le début de la croisière ascendante nous captions en HF une météo de Santa Maria : temps moyen mais moins mauvais que prévu : brume, visibilité 3000 mètres et plafond 4000 pieds. C'est la fin de matinée aux Açores.

Les conditions de vol sont parfaites, léger vent favorable, + 20 noeuds et température extérieure basse : - 72°C, la « peau » de l'avion est à + 87°C à Mach 2,00. René nous fait un suivi carburant très précis et il nous est favorable. A quelques dizaines de minutes de la descente il faut prendre une décision : descendre vers Santa Maria ou continuer.

TEMOIGNAGE

Concertation dans le cockpit : André nous demande ce qu'on en pense. Pour moi on peut poursuivre le vol, tous les paramètres sont bons. René est très favorable et je le sens enthousiaste à l'idée de réussir ce vol direct. La décision appartient au Commandant de Bord : André Duchange décide de continuer.

Nous passons le point de descente et pour ne pas secouer l'île avec notre bang je fais un écart de cap à droite avec l'index des caps (voir le routier).



En passant au travers de l'île de Santa Maria nous sommes stupéfaits : il n'y a plus un nuage sur l'île et 20 km de visibilité ! Nous avons une pensée émue pour notre mécanicien sol déposé la veille !

En passant la longitude 20° ouest, il nous faut, d'après mes calculs, 22,3 tonnes minimum pour continuer vers Roissy avec le dégagement Le Bourget que nous pouvions choisir à cette époque: nous en avons 22,6.

En passant le 8° ouest, il nous faut 12,3 tonnes minimum : nous avons 12,6 tonnes. La météo à Roissy est excellente.

Au lieu de rentrer en France par Nantes nous prenons une trajectoire par la Manche (par le point Kilo, voir le routier) pour rester le plus longtemps possible en supersonique car la consommation distance (Cd) est

meilleure d'environ 10% par rapport au subsonique.

Un problème apparaît : le centrage. En supersonique le centre de poussée aérodynamique recule. Pour le faire coïncider avec le centre de gravité comme il doit être, on doit reculer celui-ci en mettant du carburant dans le réservoir arrière. Or vers la fin du vol on doit vider en grande partie ce réservoir arrière pour laisser du carburant dans les réservoirs qui alimentent les réacteurs : donc le centre de gravité avance, ce qui est contraire à l'effet recherché.

Quelle masse pouvons-nous déplacer vers l'arrière pour avoir un bon centrage ? Devinez ? Nos 39 passagers bien sûr ! C'est ce que nos amis PNC s'empressent de faire en leur expliquant ce que nous sommes en train de réussir : ils sont enthousiastes et, aidés par notre équipage commercial, ils s'installent tous à l'arrière de l'avion ! Le centrage est bon !!! Nous commençons la décélération avant Dieppe pour la protection du bang. Le Contrôle de Roissy, informé de notre vol exceptionnel, nous permet de faire une approche semi directe pour un atterrissage face à l'ouest, que je m'applique à faire très doux !

Atterrissage à 17h26 GMT, nous sommes au bloc au « camembert » de Roissy 1 à 17h32. Les passagers sont enchantés et défilent dans le cockpit pour nous faire signer les beaux menus Concorde en souvenir. Ils nous confirment qu'ils étaient prêts à faire tout ce que nous voulions pour faciliter notre projet ! Certains gagnent 2 correspondances pour poursuivre leur voyage.

Quelques chiffres sur ce vol :

- Temps bloc-bloc : 04h34
- Temps de vol : 04h19
- Temps en supersonique : 03h37 !
- Carburant au toucher des roues : 5 tonnes, nous avons Le Bourget en dégagement, comme prévu.

TEMOIGNAGE

- Distance parcourue : 4293 miles nautiques en direct auxquels il faut en ajouter 35 à cause de l'écart effectué pour éviter le bang sur l'île, soit : 4328 miles nautiques ou 8015 kilomètres !
- Vitesse moyenne : 1003 noeuds soit 1857 kilomètres heure.

En conclusion

Ce vol qui n'a jamais été homologué comme un record, en a, en fait, établi plusieurs :

- Plus long vol réalisé sans escale par un Concorde, en temps de vol à vitesse supersonique : 4328 miles nautiques, 8015 km. Ce n'est pas, en effet, le vol, ainsi déclaré, du 18 septembre 1987 qui a été fait entre Hao et Lima pour le retour du 1er Ministre Jacques Chirac de Polynésie, comme cela a été mentionné sur des plis philatéliques : ce vol était de 6872 km en 3h40 bloc bloc.
- Plus long vol supersonique réalisé tous avions confondus : 3H37 en supersonique pour un temps de vol de 04h19 ! Au-dessus, c'est la navette spatiale !

Il n'a pas été possible de donner une suite commerciale à ce vol. Une semaine après, le Chef de Division, le Commandant Dudal, a refait ce vol mais en rentrant en France par Nantes, avec donc moins de temps en supersonique, donc une consommation plus forte. Le constat a été fait que l'on ne pouvait pas garantir la réussite du vol direct, trop de paramètres entrant en jeu. Il a donc été interdit par la suite.

C'est une grande satisfaction pour moi d'avoir été aux commandes de Concorde pour ce vol exceptionnel, grâce au Commandant André Duchange, à l'Officier Mécanicien Navigant René Duguet et à nos amis PNC.

Alain Bataillou

ps : pour nous excuser, j'ai contacté quelques jours après ce vol, notre mécanicien sol, que nous avions « abandonné » à Santa Maria. A l'heure où nous devions nous poser à Santa Maria il a vu passer à très haute altitude et grande vitesse la traînée de notre avion et a très bien compris ce qui se passait ! Il s'est déclaré enchanté de la réussite du vol !

LE POINT DE VUE DE RENE DUGUET



Ce vol a nécessité un suivi « sérieux » des quantités carburant. A l'arrivée je savais qu'il ne resterait du carburant que dans les 4 nourrices. Autrement dit il y aurait 9 réservoirs qu'il s'agissait d'assécher au mieux. J'allais ainsi jusqu'à l'allumage des lampes basse pression des pompes pour être certain que le peu de kérosène restant ne pouvait plus être pompé. D'autre part ces faibles quantités résiduelles de carburant, que l'on qualifie « d'impompables » entraient malgré tout dans la quantité indiquée par la jauge totale. Pour être certain des quantités disponibles et utilisables, je ne me fiait pas à la jauge totale mais je faisais l'addition des quantités encore disponibles.

Je m'appliquais aussi à surveiller la position des élevons qui sont toujours restés à 0°, légèrement porteurs. C'est à la fois signe que le centrage est bien correct et cela garantit la meilleure consommation distance.

Depuis l'ouverture du Caracas, la question du vol direct faisait débat au sein des équipages Concorde. J'étais donc très heureux d'être mécanicien sur ce vol.

29 MAI 1976, LE VOL LE PLUS LONG

AF 200, Caracas Paris CDG en direct



Albert Leblanc complète ici le témoignage d'Alain Bataillou en donnant l'ambiance en cabine lors de ce vol exceptionnel.

« Alberto » aime à rappeler qu'il a effectué la plus longue traversée de l'Atlantique Centrale à bord du Laté 631, 4810 kilomètres en 19 heures et 39 minutes entre Fort de France et Dakar, et à bord de Concorde ce 29 mai 76, la plus rapide : 8000 kilomètres en 4 heures 19. Le souvenir de ces deux vols reste gravé dans sa mémoire.

Par Albert Leblanc

Chef de cabine Concorde

22525 heures de vol effectuées à Air France

sur 19 types d'avions différents mis en service

par la Compagnie dès la reprise des vols après la guerre.

515 heures de vol sur Concorde

En ce qui concerne les PNC, ce ne fut que peu de temps avant de contourner SMA, que le Commandant, André Duchange, nous a informés, que nous ferions le vol direct et que nous pouvions commencer à l'annoncer à nos passagers. Ils seraient les témoins d'un exploit jamais réalisé par un Concorde et auraient ainsi l'honneur de le raconter à leurs familles et amis.

Mais il faudrait, le moment venu, leur demander de se déplacer dans la cabine arrière. C'est sans aucune difficulté qu'ils prirent la consigne très au sérieux et l'acceptèrent même avec le sourire. Ce fut presque un jeu. Une fois installés, le service apéritif fut servi sans modération, ainsi que les boissons qui accompagnaient le dîner. A peine les roues avaient-elles touché la piste, que ce fut un tonnerre d'applaudissements. C'est un vol qui marquera dans l'histoire d'Air France et de l'aviation commerciale.

Petite anecdote, deux passagers ont dû être soutenus par leurs amis pour franchir la porte de la coupée et marcher droit dans la passerelle.

Une fois de plus, tous les membres d'équipage PNC ont su faire preuve de leur compétence et de leur sens commercial, en parfaite coopération avec l'équipage technique, au moment du transfert des passagers vers l'arrière. Ils ont pris une part importante à la réussite de ce vol et au renom de la Compagnie.



Albert Leblanc

L'ENTENTE « CONCORDIALE »

Concorde 3 – Concord 0 Concordialement



New York Kennedy était la seule escale où Concorde fut vécu au quotidien durant 26 ans. C'était surtout le seul aéroport où les supersoniques d'Air France et de British Airways, se croisaient journalièrement.

Confronté aux mêmes problèmes d'exploitation, il est certain que chaque Chef d'Escale usait de tous les moyens pour assurer le sans faute du vaisseau amiral de la flotte.

Dans cet article, André Moreau, avec un brin de chauvinisme, nous montre comment il a su passer 3 buts aux « british ».

Et un, et deux

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

Evidemment le titre de cet article nécessite une explication ... Le terme « Concordialement » se trouve brodé sur une grande serviette de plage qui me fut offerte par « les Nicole » lors de mon départ de JFK pour Pointe à Pitre en 1984. Ce geste très apprécié représente à nouveau, un bel exemple de la **grande famille Concorde**. Je n'eus malheureusement que peu d'occasion de l'utiliser à Pointe à Pitre, passant la majorité de mon temps à l'aéroport du Raizet qui n'avait rien d'une plage.

Quant au score Concorde 3, Concord 0, il représente le résultat des victoires de l'équipe du Concorde **JFKAF** sur celle du Concord (sans E) de **JFKBA**, autrement dit d'Air France sur British Airways.

Notre première victoire était d'avoir à notre disposition un avion de réserve en permanence à Kennedy (et sans que cela ne coûte un dollar à la Compagnie) : **Concorde: 1 Concord: 0.**

Deuxième victoire: le « french » flair. Un jour de conditions météorologiques très défavorables pour notre bel oiseau, la British, dont le départ était programmé 2 heures avant le nôtre, se trouva dans l'obligation d'annuler son vol car les deux grandes pistes étaient inutilisables en raison de la direction du vent, de chutes de neige. Comme on dit, ce jour là, c'était la totale. Restait donc en service la petite piste, 04 gauche, utilisée par les autres appareils et la seule en service car déneigée. Comme d'ordinaire, quelques passagers du vol British Airways venaient nous voir avec l'espoir de prendre notre vol.



Or cette « petite » piste est malgré tout utilisable par Concorde si la masse au décollage est inférieure à 131 tonnes. Ceci lui interdit le vol transatlantique direct mais avec une escale technique, tout est envisageable. **Que la lumière soit et la lumière fut !** Les rédacteurs du

TEMOIGNAGE

Grey Book avaient omis que nous allions trouver la solution : **une escale technique à Gander et le tour est joué !**

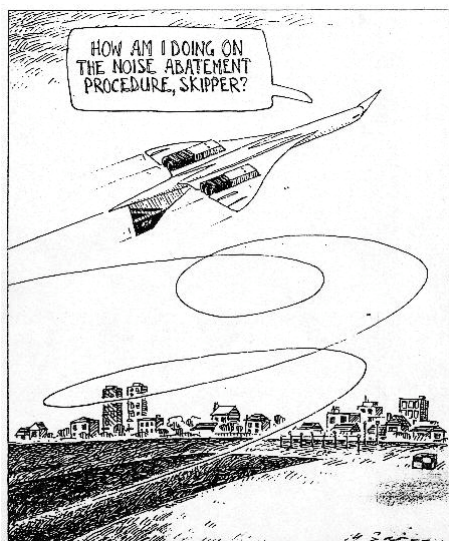
Je propose donc cette solution au CDB qui l'accepte avec joie et notre Concorde décolle en 04 gauche avec ses 100 passagers. Après l'escale technique et refueling à Gander il arrivera à Paris avec (seulement) 90 minutes de retard.

J'étais **HEU REUX !** Et le téléphone commence à sonner. Celui du Directeur de l'aéroport : « André, tu as détruit notre amitié, je ne peux plus te faire confiance » et il me raccroche au nez. Etonnement de ma part et incompréhension totale.

J'essaye de le rappeler mais je dois faire face à sa secrétaire m'expliquant qu'en décollant le Concorde est passé à proximité des bureaux de l'aéroport et que ce fut la panique totale.

En lui expliquant que le Grey Book autorise ce type de décollage, je la sollicite à nouveau pour qu'**IL** me rappelle (**IL** c'est mon ami IKE, le directeur de l'aéroport).

Lorsqu'il fut redescendu sur terre et remis du « petit bruit » généré par notre bel oiseau, après deux heures passées à contrôler mes déclarations ainsi que les documents du vol, il me rappelle pour me dire : « **You did it, you are the best !** »



Pour le remercier de ce compliment, je l'invite au commissariat pour terminer quelques restes de bouteilles du Concorde. L'affaire n'allait pas en rester là car le lendemain, **bingo !** Nous faisons la première page du New York Times : **Air France did it ! Le Concorde avait survolé une partie de New York.** Pour la première fois, effectivement, un Concorde survolait au décollage les faubourgs de Queens, habitués à le voir passer à l'atterrissage. En terme de bruit, un scénario très différent.

Mon patron local ne sachant qu'en penser et n'étant pas du genre à prendre des risques, se demandait : « Est ce une bonne publicité ?? Ou au contraire cela va-t-il déclencher une nouvelle réaction anti-Concorde ».

Toujours est il que je n'eus jamais l'occasion de me retrouver devant la même situation; qu'aurais-je fait ?

En attendant, cela fait : **Concorde 2, Concord 0.**

3^{ème} épisode. Une des périodes les plus froides que je connus à JFK devait entraîner l'annulation du vol Concorde des « british » et de nombreux autres vols car les équipements au sol de résistaient pas au froid polaire de **moins 20° Celsius.**

Les tentatives de démarrage des « british » s'étaient soldées par la panne des deux groupes de démarrage. Les canalisations d'eau ne résistaient pas au froid extérieur et à présent, notre tour arrivait. Nous avisâmes les passagers de nos difficultés, les ex-passagers de la BA venus nous rejoindre étant nos meilleurs avocats.

L'embarquement est lancé en laissant aux passagers leurs manteaux c'est-à-dire en supprimant le service du vestiaire, spécialité du service Concorde. Il faisait environ moins 5 dans le Concorde. En empruntant la passerelle qui donne accès à l'avion, première surprise : l'équipage entier attend les passagers avec une couverture nouée autour de leur tête. Excellente mise en condition et éclat de rire général.

Première tentative de mise en route: **boum** notre premier groupe lâche. Deuxième tentative: **re boum** même punition, même motif. Concertation avec le CDB et décision d'annuler le vol, sauf que j'avance une suggestion :

« - Je vais contacter le Chef d'escale de British, John, ancien rugbyman comme moi, (nous allions, ensemble, une fois par an dans les Iles Britanniques, voir un match du tournoi des 5 nations en compagnie de collègues Chefs d'escales écossais et irlandais). Je vais lui demander de nous prêter ses groupes, s'ils sont remis en état.

- Pas de problème André mais tu n'y arriveras pas ! »

Branchement des groupes, et, miracle ça démarre, la partie est gagnée. Encore un coup de l'Inspecteur Clouseau (célèbre personnage des films de la Panthère Rose). On m'appelait ainsi, amicalement, en raison de mon accent frenchy.

TEMOIGNAGE

Entendant notre Concorde décoller et avisé par son mécanicien au sol, mon collègue m'appela pour me dire:

« - Next time w'll beat you on the field!

- Merci beaucoup John ! Thanks, la France vous laissera gagner le prochain Tournoi mais nous maintenons la troisième mi-temps, promis, je vous invite. »

Concorde 3, Concord 0

Une fois de plus, seul le Concorde pouvait créer ces situations et prouver qu'il existait une grande famille, même franco anglaise

André Moreau

Quelques témoignages montrent que l'entente était réellement cordiale.

André Moreau est invité, en janvier 84, à la réception donnée pour le départ en retraite de Ike Dornfield. Ike quitte ses fonctions de Manager Général de JFK, après avoir travaillé 35 ans pour le Port Authority of New York and New Jersey. Sur cette photo, André emboîte le pas de Monsieur et Madame Dornfield à l'entrée du hall de réception. Ils n'ont pas l'air tristes...



Deport from the United States.

the alien(s) named below:

	NAME
MOREAU, André	aka PANTHER, Pink
DOB=00/00/00	aka CLOUSEAU, Insp.
POB=Lorraine,	France

Quelques mois plus tard, c'est au tour d'André de quitter New York. A l'occasion de son pot de départ, il se voit remettre par le Chef de l'Immigration de JFK, un avis d'expulsion au nom de Moreau, alias Inspecteur Clouseau.

Peut être qu'une fois prochaine, André acceptera de nous narrer le match revanche ...

LA MISE EN ŒUVRE DU SERVICE A BORD

L'aventure à son apogée



Dans le précédent Mach 2.02 (N°35 avril 2008), Claude Monpoint nous a relaté les premiers vols avec passagers, effectués par le Constructeur sur des avions d'essais comme le 02. Cette expérience lui sera très utile pour définir les méthodes de service à appliquer en ligne régulière à Air France.

Comment proposer un service première classe, dans cette longue cabine, desservie par une étroite allée, à partir de galleys exigus, dans un temps de vol réduit ...

Cet article nous montre les solutions, révolutionnaires parfois, qu'il a su imposer et qui ont permis durant 27 ans d'exploitation de satisfaire une clientèle très haute contribution en associant vitesse et service haut de gamme.

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

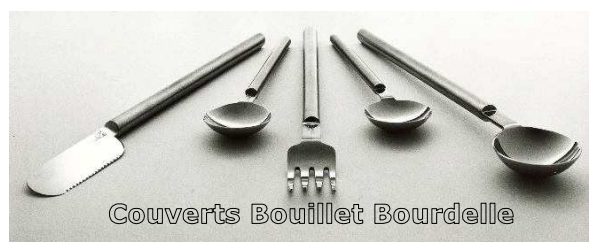
Après cette période « d'endurance », le Certificat de Navigabilité est accordé par les gouvernements français et anglais. De leur côté, les anglais avaient « vécu » une période d'endurance, dans le même esprit. Pour la première fois dans l'histoire de l'aéronautique internationale, 5591 heures de vol, dont 2028 à vitesse supersonique, auront été nécessaires pour l'obtention de ce certificat.

La Direction Générale d'Air France va décider que le premier vol commercial se fera le 21 janvier 1976. Ce sera un Paris Dakar Rio. Alors ... tous les Services se réveillent ! Serons nous prêts à temps ? C'est la question que je me pose ! Les réunions se multiplient. Trop souvent préparées dans la hâte, elles s'avèrent, pour la plupart, improductives. Désormais tout le monde veut se mêler des problèmes Concorde. Chacun tient à donner son avis ... même s'il ne connaît pas l'avion ... et puis, il est tellement tentant de tirer la couverture à soi ... surtout lorsque les plâtres ont été essuyés ...



Porcelaine Raynaud

Une maquette de la cellule Concorde, grandeur nature, a été construite dans un hangar de la Direction du Matériel à Orly. Elle doit servir à l'étude de la décoration de la cabine, aux essais des nouveaux fauteuils et des nouveaux matériels hôteliers, à la conception des offices, à l'entraînement des équipes PNC, etc. La décoration de la cabine et le choix du service de table ont été confiés et créés par la CEI de Raymond Loewy. Les couverts sont l'œuvre de Bouillet-Bourdelle, la porcelaine de Raynaud et la verrerie de Souvigny. Il fallut « orienter » ces artistes créateurs. Le fait de travailler pour un avion déjà mythique entraînait leur imagination ... bien loin de la réalité du transport aérien.



Couverts Bouillet Bourdelle

TEMOIGNAGE

Dans ce domaine, le rôle d'un autre Cadre PNC, Jean Marie Courgeon, a été prépondérant, voire déterminant. En charge de la conception des offices et de leur équipement, Jean Marie a fourni un travail énorme. Sa tâche, considérable, a été rendue particulièrement difficile par toutes les contraintes imposées.

Au début de 1975 (1^{er} trimestre), nous devons faire, à Maine Montparnasse, en présence de la Direction Générale, une présentation du service futur. A juste titre, elle n'agrée pas le service proposé, ne le trouvant pas suffisamment luxueux. Je dois revoir ma copie ! La présentation ultérieure devra se faire dans la maquette Concorde et se concrétiser par le service d'un déjeuner chaud du type Paris New York.

Entre temps, la présentation de la décoration intérieure de la cabine est faite par Monsieur Raymond Loewy en personne. Ceci me donne un « avant goût » des difficultés qui m'attendent. Tout le monde donne son avis ... y compris les épouses des Directeurs, émerveillées par la couleur de la moquette : couleur champagne, même dans les entrées ... et les offices ! Le Maître Loewy fait son « numéro de parfum ». Debout dans l'entrée, un vaporisateur à la main et joignant le geste à la parole, il me dit : « Dear Monpoint, vous demanderez à vos « hostesses » de vaporiser du « perfume » sur les passagers lors de leur « embarcation » ... A la fin de la séance, je me suis approché du Directeur Général, Monsieur Peyrol, dont j'avais l'oreille et j'évoquais avec lui la couleur de la moquette ... et l'idée de la « vaporisation » ... Cette idée ne fut pas retenue ... quant à la couleur de la moquette, fort heureusement, elle fut changée !

Je veux m'arrêter quelques instants sur les différentes raisons qui m'ont amené à concevoir le service Concorde tel qu'il fut agréé par la Direction Générale après la seconde présentation réalisée en maquette et tel qu'il fut assuré lors de la mise en exploitation. Pour moi, le service Concorde constitue un tout, c'est-à-dire une chaîne de services spécifiques dans laquelle vient s'intégrer le tronçon vol. Ce « tout » doit être placé sous le signe de la **vitesse**. Dans un premier temps, et contre mon avis, les publicités Concorde faisaient la part trop belle au luxe et ne mettaient pas suffisamment en exergue le paramètre vitesse. Par la suite, heureusement, le tir fut corrigé.

En amont et en aval de la phase vol proprement dite, le passager ayant acquitté le tarif première augmenté de 17 à 20 pour cent, doit pouvoir bénéficier d'un traitement particulier. Le volume intérieur de la cabine, les contraintes de poids ont, par exemple, une influence énorme sur le traitement en « amont ». Une partie des tâches faites à bord par le PNC, à l'instar de ce qui se passe en classe première 747, a dû être **transférée** au personnel au sol.

C'est dans le salon Concorde, au sol, que doivent être offertes les boissons d'accueil. Il aurait été impossible de faire autrement. En effet la durée du roulage au sol et la quantité des boissons embarquées, limitées au service du repas, ne permettent pas d'opérer cette offre à cent passagers ... selon la méthode classique.

C'est dans ce même salon que doit être effectué le service vestiaire. Les vêtements des passagers seront, quelques minutes avant l'embarquement, acheminés à bord sur des porte cintres roulants et rangés par le PNC dans les vestiaires de l'avion. Cette procédure, la seule compatible avec un embarquement à la fois rapide et « confortable », eu égard à l'étroitesse de l'allée, s'avèrera particulièrement efficace. Lorsque je fis les propositions de ce « transfert », j'apportai la « révolution ». Cela ne s'était jamais fait ... alors pourquoi confier au personnel au sol des tâches dévolues au PNC depuis toujours ?... et si quelque chose disparaissait lors du transport des vêtements entre le salon d'embarquement et l'avion, qui serait responsable ? Quel mal ai-je eu à **convaincre** !

L'objectif que je m'étais fixé était le suivant : faire oublier aux passagers le faible volume de la cabine : éviter toute activité gestuelle « envahissante ». Chaque geste devait être discret, rapide et efficace. Nappes et serviettes furent choisies dans des couleurs telles que leur harmonisation ne nécessite aucune attention particulière. Pas de « mise de couvert », un simple geste dépose sur la tablette du passager un étui contenant deux jeux de couverts enveloppés dans la serviette.

TEMOIGNAGE

Trois séquences pour le service du repas :

- **Les entrées** : je conçus une assiette à deux grandes alvéoles permettant, en un seul geste, d'offrir deux entrées de différentes natures. Le contenu de cette assiette pouvait, à lui seul, représenter une collation froide.
- **Le plat chaud** : à la « cuisine laboratoire » d'Orly, le DARH (Division Armement et Ravitaillement Hôtelier), nous avons fait venir plusieurs « grands chefs », susceptibles d'enrichir la gastronomie aéronautique de notions culinaires nouvelles. Certaines recettes furent retenues.



Séquence froide

Séquence chaude

Séquence dessert

- **Les desserts/café** : le plateau dessert comportait une tasse, ce qui permettait à la clientèle américaine, en particulier, de consommer café ou thé, avec ces desserts.

Ces trois séquences étant indépendantes et les « comodiprest » chargés en conséquence, le service du repas était devenu « modulable ». Le passager pouvait, en quelque sorte, composer son repas et passer, par exemple, de l'entrée au dessert et ce, sans attendre.

A noter que pour des raisons de poids, de rangement, et de temps, l'offre de fromage n'était pas systématique. Seules les demandes particulières étaient honorées.

Pour faire admettre ce type de service, je dus me battre un peu seul contre tous ... Mais comment aurait-il pu en être autrement quand je disposais d'une tonne de commissariat (contenants et contenus) soit un rapport de 10 kg par passager ... alors que sur B747, en classe première, il était, à l'époque de 17kg par passager ? Sans oublier le ratio PNC/Passagers ... Sur B747, il y avait, en première, 4 PNC pour 36 passagers et sur Concorde 6 PNC pour 100 passagers avec un temps de vol tellement plus court ! On comprend aisément que les données étaient totalement différentes !

C'est dans cet esprit que furent formés les PNC au cours des stages conduits à la SFP. En vol, ils assurèrent ce service à la grande satisfaction des passagers comme en témoignèrent les innombrables lettres de félicitations adressées à la Direction Commerciale.

Claude Monpoint

TEMOIGNAGE



5 MAI 1975 ORLY SFP AIR FRANCE. PREMIER STAGE PNC CONCORDE

1^{er} rang, de gauche à droite :

- 1 René Rueda
- 2 Elsa Drouet
- 3 Martine Camuzeaux
- 4 Martine Wieser
- 5 Martine Marage
- 6 Monique Berducat Le Fur
- 7 Jean Franchi (Aérospatiale)
- 8 Corinne Darricarrère
- 9 Huguette Riondet Régnier
- 10 Michelle Vallée
- 11 Annie Boudon de la Roquette
- 12 Jeannette Lieux
- 13 Jacques Laporterie

2^{ème} rang, de gauche à droite :

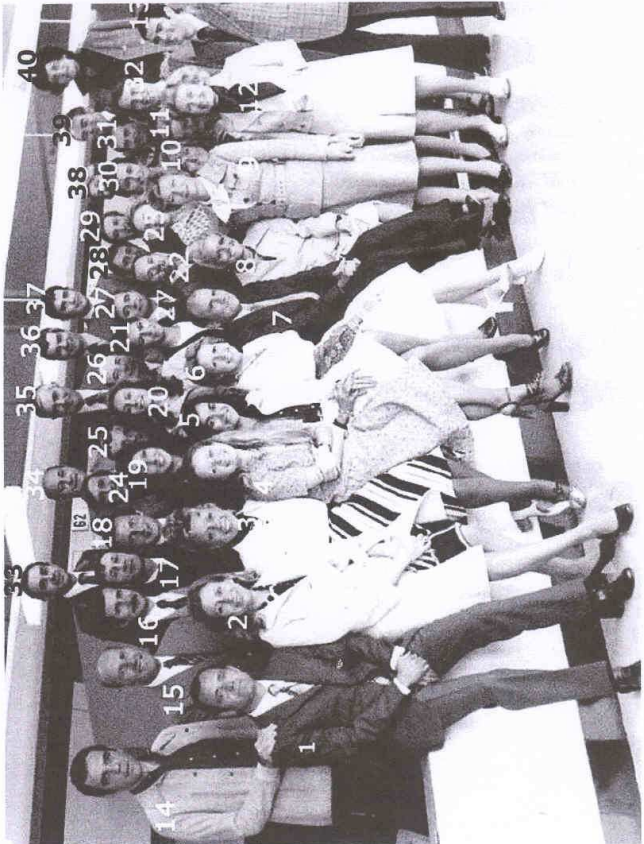
- 14 Louis Thomasset
- 15 René Sandt
- 16 Pierre Yves Guibert
- 17 Claude Monpoint
- 18 Gérard Gomès
- 19 Line Fonroques
- 20 Claudette Tiger Benoit
- 21 Françoise Haffner
- 22 Jean Claude Blachère
- 23 Michèle Fuss

3^{ème} rang, de gauche à droite :

- 24 Daniel Blot
- 25 Francis Castex
- 26 Henri Jacquin
- 27 Robert Burguière
- 28 Michel Nacoul
- 29 Jean Marie Martin
- 30 Jean Pierre Labat
- 31 Alain Crenn
- 32 Jean Pierre Arrighi

4^{ème} rang, de gauche à droite :

- 33 Michel Monchablon
- 34 Albert Meyrignac
- 35 Jean Paul Boucher
- 36 Jean Pierre Brocas
- 37 Pierre Bidault
- 38 Marylène Vanier
- 39 Jean Corcessin
- 40 Danièle Mirbeau



CONCORDE A BRÉTIGNY, 15 ANS APRES...

Le 8 mars 1993, dans le cadre du vol de certification du système anti-collision TCAS, le Fox Charlie effectue 2 « touch and go » à Brétigny sur Orge.

15 ans après, le 4 juillet 2008, Concorde, modèle réduit au 15^{ème}, s'envole à nouveau de la piste principale de l'ancienne Base d'Essais.



8 mars 1993

Cette maquette, aux dimensions imposantes, puisqu'elle pèse 23 kilos et qu'elle mesure plus de 4 mètres de long, est l'œuvre d'Henri Perez, qui nous l'avait déjà présentée, le 24 novembre 2007, au Musée de l'Air et de l'Espace, à l'occasion du 30^{ème} anniversaire de l'ouverture de New York. A cette occasion il ne s'agissait que de roulages et nous nous étions donnés rendez vous pour le vol.



4 juillet 2008

Henri étant membre civil de la section aéromodéliste de la Base Aérienne 217, elle-même située dans les anciennes installations du CEV de Brétigny, faire voler Concorde dans ce lieu historique des essais en vol était très symbolique.

C'est Michel Rolland, membre associé de l'ApcoS, qui organisait cette journée de vol à Brétigny, en se montrant assez convaincant pour que TF1, et l'équipe d'Olivier Santucci vienne filmer l'évènement. On a pu voir ce reportage dans le JT de 20 heures du 7 septembre. Nous nous sommes donc retrouvés nombreux ce matin de juillet à l'entrée de la Base 217, ancienne entrée du CEV. Accueillis par l'adjudant Cothias, responsable de la Section Aéromodélisme, et après avoir reçu nos laissez passer, nous nous sommes dirigés vers la piste 05/23 en longeant les bâtiments délaissés par le CEV, dont le fameux « Cambois », appellation si familière à tous ceux qui ont travaillé pour le Centre d'Essais en Vol.



Michel Rolland et Henri Perez

TEMOIGNAGE



Il fallut une bonne heure à Henri pour assembler le bel avion, faire les pleins de carburant et surtout, « faire la pression d'air » qui alimente les vérins du train d'atterrissage et les freins de roues (très important sur le plan de la sécurité au sol).

Propulsée par 2 microréacteurs de 9 kilos de poussée, la maquette vole très bien et avec un grand réalisme. Nous avons pu noter qu'elle est néanmoins beaucoup plus silencieuse que l'original.

Pour ceux qui connaissent le pilotage d'un avion delta, la perspective de l'atterrissage de cette superbe et coûteuse maquette ne pouvait que nous inquiéter. Vaines inquiétudes ! Henri réussit un parfait toucher des roues, très réaliste.



Un ancien avait coutume de dire, surtout lorsqu'il avait un peu tassé son atterrissage, que si l'on réussissait à rejoindre le parking par ses propres moyens, c'est que l'atterrissage avait été réussi. En vertu de cette maxime pleine d'humour mais tout à fait applicable dans le domaine du modèle réduit, l'atterrissage de Concorde, ce jour là, était parfaitement réussi et la belle maquette revenait sagement à son point de stationnement.

PG



LE DERNIER VOL DU CONCORDE FOX CHARLIE

AF 6903 du 27 juin 2003



Le 31 mai 2003, le dernier vol régulier supersonique d'Air France se posait en provenance de New York Kennedy, suivi quelques minutes plus tard par le dernier vol charter Concorde. Les vols n'étaient pas terminés pour autant, il restait aux 5 Concorde d'Air France à rejoindre leurs destinations finales.

*Henri Gilles Fournier nous raconte ici le « **der des der** » : dernier vol du dernier supersonique d'Air France. Ce 27 juin 2003, le Fox Charlie allait rejoindre Blagnac ; un retour aux sources en quelque sorte.*

Cet article est paru dans les chroniques d'Aeromed, publication internet <http://www.aeromed.fr> à l'intention des « passionnés d'air et d'espace quels qu'ils soient ».

par Henri Gilles Fournier
CDB Concorde
18200 heures de vol dont
1500 heures sur Concorde

Ma vie de pilote de ligne fut balisée de dates et d'évènements qui, s'ils sont nombreux, n'en sont pas moins chargés de souvenirs et d'émotion. Air France et particulièrement ma division de vol Concorde m'ont fait le plaisir et l'honneur de me désigner pour ramener dans sa terre natale le dernier Concorde français en état de vol, le F BVFC. Ce fut pour moi un beau cadeau mais, seule ombre au tableau, cela signifiait aussi que j'allais pour la dernière fois goûter les joies du vol supersonique à Mach 2 avant de prendre ma retraite après 36 ans d'aviation civile dont 7 ans de Concorde dans ma province natale à Castres dans le Tarn.

(Pour ceux qui ne connaissent pas, Castres se situe à 34 NM sur le 090 de TOU !).

Autant mon dernier aller-retour New York JFK fut un vol de « routine », autant ce vol fut ce que j'appellerais « particulier » à bien des égards. Comme avant chaque vol, rendez-vous est pris avec mon copilote Eric Tonnot et mon ingénieur navigant Daniel Casari, natif lui aussi de la région toulousaine, à la PPV (bureau de préparation des vols) à Roissy CDG et ce à H-2. C'est un bureau équipé d'une documentation bien spécifique, le box 12, où je retrouve mon équipage. Après l'étude du dossier de vol (dossier météo, notams, chargement et centrage, particularités des passagers : tous VIP sur ce vol) je décide de l'emport d'une quantité de carburant, 55 tonnes, prévoyant un roulage particulièrement long au départ ainsi qu'à l'arrivée à Toulouse Blagnac et préservant un atterrissage à la masse maximum de 110 T. Beau temps prévu au départ de CDG, en route sur l'Atlantique et à l'arrivée.

Nous nous dirigeons alors avec mon équipage vers le point de stationnement A20 situé près du salon Concorde. Chacun s'affaire aux nombreuses vérifications et check-lists de prise en compte de l'avion, je vais pour ma part au salon saluer nos invités et particulièrement André Turcat, Michel Rétif, Henri Perrier, équipage du premier vol Concorde le 2 mars 1969 à Toulouse, Gilbert Defer, pilote d'essai, ainsi que notre président Jean-Cyril Spinetta. Comme il est d'usage, je me prête volontiers à quelques interviews journalistiques et télévisées avant de rejoindre le cockpit.

Dans l'avion règne paradoxalement une ambiance joyeuse mais un peu de trop de monde dans la cabine étroite, venu une dernière fois admirer notre bel oiseau blanc! La Chef de cabine, Christine Badia Hebras, me signale qu'elle ne peut assurer la préparation des postes de sécurité de son PNC, aussi dois-je intervenir courtoisement afin que nos amis puissent enfin travailler et surtout respecter l'horaire de départ prévu.

TEMOIGNAGE

Un créneau de décollage nous est assigné par le contrôle anglais afin d'assurer l'accélération supersonique sur la Manche d'une part, et la chaîne de télévision FR3 nous demande d'être posés entre 13h et 13h15 locale à Blagnac.

H - 40 : un petit problème technique apparaît après essais par mon ingénieur navigant sur les entrées d'air du réacteur 3. Dépannage rapide par nos amis mécaniciens sol dont je tiens à saluer ici le grand professionnalisme. Tout rentre dans l'ordre et je décide l'embarquement de nos passagers à H - 35 ; le sourire et la bonne humeur de Christine et de son équipage PNC atténuent un peu la tension et l'anxiété lues sur le visage de certains passagers!

H - 20 : les pleins de carburant sont terminés, débutent alors les dernières check-lists, vérifications au poste et avant mise en route avec mon équipage. Nous sentons beaucoup d'émotion dans la voix du contrôleur de CDG nous donnant la clearance de départ car c'est cette fois-ci un « adieu ».

Mise en route des réacteurs 3 et 2 au poste de stationnement et, à l'horaire, nous effectuons un push-back entouré déjà de dizaines d'agents sol (chefs avion, manutentionnaires, mécaniciens sol, ...) agitant leurs bras pour nous saluer.



Mise en route des réacteurs 4 et 1 et check-list après mise en route effectuée, nous abaissons successivement la visière et le nez à la position 5°, prêts pour le roulage. Alignés comme à la parade, j'aperçois sur la gauche toute l'équipe de la maintenance le pouce levé nous signifiant que tout est OK pour le roulage.

Clearance obtenue, nous nous dirigeons doucement sur le taxiway de départ vers la piste 27 gauche. Comme prévu, nous suivons un cheminement particulier afin de passer devant le Siège de la compagnie Air France où nous apercevons une foule immense agitant foulards et mouchoirs, saluant Concorde. Jean-Cyril Spinetta, venu nous rejoindre entre temps dans le poste, ressent une émotion très forte devant ces manifestations. En effet, l'ensemble du personnel a été convié à quitter momentanément son poste de travail à cette occasion.

Après m'être arrêté quelques minutes devant le Siège, nous saluons par quelques mouvements de nez, de 5° à 12°, nous reprenons le roulage, précédés et suivis par un



cortège impressionnant de voitures de piste ADP, contrôleurs et pompiers de l'aéroport. Nous étions passés au préalable près des « Concorde Lovers », drapeaux tricolores levés exhibant une immense banderole « CONCORDE ON T'AIME ». Cela fait chaud au cœur de voir ces milliers de personnes rassemblées au pied du «Siège» pour venir une dernière fois rendre

TEMOIGNAGE

hommage au bel oiseau blanc qu'ils ne verront plus jamais évoluer sur les taxiways de Roissy.



Nous continuons notre roulage et, lors du changement de fréquence avec Roissy Tour, nous approchons du seuil de la piste 27L ayant terminé nos briefings et check-lists roulage et avant take-off. Aligné et paré pour le décollage, je bascule les 4 manettes de gaz en butée avant qui permettent l'allumage des 4 réchauffes (post combustion) de nos Olympus qui rugissent une dernière fois. A cette masse, l'accélération est impressionnante et nous atteignons rapidement la vitesse de décision V1 puis la vitesse de rotation VR : "sa Majesté Concorde prend son envol".

Passage sur la fréquence de départ 133.37 avec beaucoup d'émotion dans la voix du contrôleur. Après la rentrée du train et la remontée du nez et de la visière, nous sommes autorisés à accélérer rapidement vers VMO et le niveau 240.

Les check-lists se succèdent rapidement jusqu'à Mach 0.75 où notre mécanicien transfère le carburant vers l'arrière pour nous donner un centrage de 55 %. Le badin collé à la VMO, avec un vario de 6000 pieds/minute, nous montons vers le niveau 280 où le Mach 0.95 de croisière est atteint. Calcul rapide mais précis du point d'accélération supersonique (protection du « bang »), à la masse d'aujourd'hui, 38 miles nautiques après EVX. Après autorisation de Brest Contrôle et la check-list accélération supersonique effectuée, nous poussons les 4 manettes plein avant et allumons 2 par 2 les réchauffes. Mach 1 rapidement atteint, simultanément transfert par le mécanicien du carburant vers le réservoir arrière N°11 pour atteindre 59 % en supersonique. Le temps est superbe, nous passons la côte normande à la verticale du Havre quelques 15 minutes après le décollage. Les check-lists se succèdent, Mach 1.15. Mach 1.4, coupure des réchauffages statiques et enfin Mach 1.7. Nous coupons 2 par 2 les 4 réchauffes et continuons l'accélération vers Mach 2.02.

Montée vers le niveau 520, la sortie par la Manche est identique à celle que nous empruntons pour le vol vers New York.



Magie du vol supersonique, notre Concorde glisse vers la stratosphère, ignorant l'agitation qui règne en cabine ce jour! C'est un peu l'euphorie du dernier vol, tout le monde congratule tout le monde et nos invités se faufilent dans l'étroite allée de la cabine pour accéder au cockpit. Nous jouissons tous de ces dernières minutes de vol et je croise dans le regard de mes coéquipiers un mélange de jubilation et de tristesse. Après ce track supersonique sur l'Atlantique, nous approchons du point de début de descente vers Toulouse (environ 160 miles nautiques de Biarritz).

C'est au moment où nous allons effectuer nos check-lists « décélération » et « descente » que le voyant rouge « ADS » s'allume sur le Master Warning. La procédure de secours est effectuée rapidement et après comparaison de nos vitesses respectives avec le badin de secours, nous éliminons « l'ADC » du copilote. Ceci est confirmé par les nombreux drapeaux rouges sur le panneau des instruments de celui-ci. Avant de revenir aux check-lists normales, je rappelle qu'il faut descendre rapidement si nous ne voulons pas faire exploser les vitres du Pays Basque!



La charge de travail est intense car il faut un savant mélange de check-lists normales et de secours sous l'œil médusé et un peu inquiet de nos invités. A la demande de l'équipage du 1^{er} vol, j'ai tout de même le

TEMOIGNAGE



temps d'appeler rapidement la fréquence des essais en vol pour transmettre le bonjour de nos amis. La descente se déroule normalement avec toujours sa succession de check-lists et aujourd'hui une attention particulière sur les indicateurs de vitesse car depuis la panne, il n'y a plus de comparaison possible. Après les changements divers de fréquence, nous contactons la tour de Blagnac qui nous indique (quel honneur!) que la piste 32L nous est réservée.

Petits battements d'ailes au-dessus de Lardenne pour saluer des parents et amis, train sorti à 2000 pieds, le nez en position d'approche à 12°, nous poursuivons la finale lorsque notre mécanicien nous signale un problème de pression de frein sur le circuit principal. Remise de gaz à 100 pieds/sol avec la post combustion allumée et retour vent arrière pour nous poser 12 minutes après, le circuit de freinage étant enfin fiable.

Beaucoup d'application pour le dernier atterrissage du « FC » qui fut, dixit André Turcat, le plus doux de sa carrière...

A la demande de la tour de Blagnac, nous effectuons un roulage très long, remontant les pistes principales et les taxiways parallèles afin de saluer une dernière fois la foule immense venue à notre rencontre.



Arrivé au parking d'EADS, j'arrête pour la dernière fois les 4 réacteurs de notre Concorde, mon regard croise celui de mes coéquipiers où se lit beaucoup de tristesse. L'émotion est très forte mais nous faisons semblant de rien car tout Airbus est là au pied de la passerelle et nos amis et familles nous attendent.



A sa descente, André Turcat est très applaudi ainsi que certains autres invités; quant à nous, nous avons rendez-vous avec tout l'équipage pour une photo souvenir prise sur cette magnifique aile néo-gothique. Mon bel oiseau blanc est comme son commandant, prêt à assurer sa retraite anticipée.

Adieu les magnifiques vols dans la stratosphère, les tours du monde, les vols spéciaux ... adieu l'aventure supersonique.

Avant de descendre, je caresse une dernière fois son fuselage encore empreint de la chaleur rémanente et je vais ensuite prendre place sous le hangar EADS pour écouter les discours de nos directeurs, dirigeants et politiques.

J'avoue ne pas avoir été très attentif car par-dessus leur épaule, j'apercevais celui avec qui je venais de partager 7 ans de ma vie.

Adieu Concorde

son commandant
Henri Gilles Fournier



TEMOIGNAGE



L'équipage du dernier vol Concorde Air France

Sandrine Pichot	Eric Tonnot	Alain Debroise
Daniel Casari	Catherine Pellerin	Martine Pelisson
Christine Badia Hebras	Henri Gilles Fournier	Frank Touati



L'équipe de Maintenance du dernier vol Concorde Air France De gauche à droite

Philippe Froment, Jean Claude Moroy, Michel Delhalle, Hubert Protin, Jean Luc Bernard, Serge Lecoq, Jean Luc Chabot, Jérôme Giraud, 3 non identifiés, Pierre Touzet et Jean Louis Allègre qui avait effectué le départ.

LE LOGO DE LA 13^{ème} COMPAGNIE



Un témoignage original de José Cauchie qui nous montre que Concorde a marqué la région Ile de France, au point de figurer sur le blason des groupements de pompiers proches de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle

Par José CAUCHIE
Steward Concorde du 01 juillet 1988 au 30 mars 1997
15 783heures de vol
dont 1 992 sur Concorde

La Brigade de Sapeurs Pompiers de Paris comporte 28 compagnies réparties en Ile-de-France. Parmi ces 28 compagnies, la 13^{ème} est composée de 4 centres de secours : Aulnay-sous-Bois, Drancy, Le Blanc-Mesnil et Tremblay-en-France.

Vous vous demandez ce que vient faire cet article dans le magazine. En fait, la particularité de cette compagnie est que son logo (ci-dessous) est coiffé, comme vous l'aurez remarqué, d'un **CONCORDE**.

J'habite Tremblay-en-France et à force de « monter au terrain », j'ai remarqué cette particularité sur la tour d'exercices de la caserne de pompiers située sur mon chemin.

Pour en savoir plus, mon épouse m'a facilité la tâche car l'établissement où elle était professeur des écoles recevait de nombreux enfants de sapeurs pompiers. J'ai donc pu facilement rencontrer des pompiers qui m'ont aimablement donné des informations.

Chaque partie du logo a une symbolique qui correspond à une ville :

- Pour **Tremblay-en-France**, le clocher de l'église Saint Médard et un épi de blé car il reste encore quelques terres agricoles sur la commune. Le centre de secours de Tremblay-en-France intervient également sur l'aéroport Charles de Gaulle et a notamment participé aux secours lors de la triste catastrophe qui est toujours dans nos mémoires.
- Pour **Drancy**, un wagon rappelle une sombre période de l'histoire de France.
- Pour **Le Blanc-Mesnil**, l'avion symbolise le Musée de l'Air et de l'Espace et l'aéroport du Bourget qui se situent sur le secteur du centre de secours du Blanc-Mesnil.
- Pour **Aulnay-sous-Bois**, le galion est un « clin d'œil » que tous les Aulnaisiens auront compris : le galion est un quartier concentrant principalement des grands ensembles et quelques pavillons.



Enfin, hommage au **Concorde** qui surplombe le logo puisque **le bel oiseau** était basé à Roissy et que la 13^{ème} Compagnie couvre la moitié des secours sur l'aéroport qui sont

TEMOIGNAGE

partagés avec les Services Départementaux d'Incendie et de Secours du Val d'Oise (95) et de Seine-et-Marne (77) et dont font partie les pompiers basés sur le site de l'aéroport CDG.

Si vous passez par Tremblay-en-France, à quelques kilomètres de l'aéroport et aussi à quelques kilomètres du Mémorial Concorde (voir en bas de page), vous pourrez voir ce logo au fronton de la tour d'exercices du Centre de Secours ou des autres centres de la 13^{ème} Compagnie :

- Aulnay-sous-Bois
156, route de Mitry 93600 Aulnay-sous-Bois
- Le Blanc-Mesnil
76, rue Aristide-Briand 93150 Le Blanc-Mesnil
- Drancy
19-21, rue Roger Salengro 93700 Drancy
- Tremblay-en-France
Avenue du Général Pouderoux et Route des Petits Ponts 93290
Tremblay-en-France

José CAUCHIE

Le Mémorial Concorde.

La stèle est située entre les communes de Tremblay-en-France et de Mitry-Mory, en bordure de la piste Sud (10-28) de l'aéroport Roissy- Charles de Gaulle après la zone de fret N°7 et à proximité du portail d'accès « Z4 ».

<http://aerosteles.hydroretro.net/fiche.php?code=concorde-roissy>



NICOLE BOUTRY



A ma copine

Voilà, Tu es partie, ailleurs et pour longtemps
Pour cet autre pays qui n'a pas de frontière
Où l'on ne compte plus, ni les jours ni le temps
Où l'on oublie enfin tout ce qu'on a souffert !!

Les sentiments qu'inspirait la forte personnalité de la grande Nicole se ressentaient dès la première rencontre. Cette impression exprimait ce qu'étaient les traits essentiels de la personnalité de Nicole : La force et L'amitié.

Sa force :

C'était d'abord son courage physique :

Nicole a subi dans sa chair des épreuves redoutables : Le décès de son frère, l'accident (de plongée) de son fils Eric

Et sa maladie. Oh! Combien difficile à gérer!

Elle s'est battue plus de 30 ans contre ce fléau.

Ses médecins étaient sidérés de l'incroyable volonté et courage de leur patiente;

Elle ne se plaignait jamais et ne montrait que sa joie de vivre et son optimisme!

C'était son exceptionnelle compétence professionnelle :

Elle a donné toute sa dimension au métier d'hôtesse, par son efficacité, son savoir « parler » et son humour fabuleux : elle pouvait tout dire à ses passagers, elle les clouait dans leur fauteuil!! Tant ses petites phrases et propos étaient percutants et humoristiques

Son amitié :

Le sens de l'amitié de Nicole était fabuleux et sans limite.

Elle avait toujours le bon geste amical qui réchauffe le cœur, l'attention qui émeut, ou la parole qu'il faut, au bon moment.

Par son bon sens inné (la vraie et belle intelligence) elle trouvait la clé de nos soucis et des solutions à tout !!

Il y aurait des pages à écrire sur Nicole et sa personnalité !

Son fils Eric la résume en 2 mots : c'est un personnage hors norme, qui restera dans nos pensées car elle a été un exemple pour tous ceux qui ont eu le bonheur de la côtoyer et de travailler avec elle.

Chacun de nous gardera en soi l'image qu'il préfère et au pied de son arbre « Concorde », où sont déposées ses cendres, elle continuera de nous envoyer ses bonnes ondes et d'aller de l'avant, quoi qu'il arrive !



Nicole Méneveux

GUY POPHILLAT

Guy Pophillat fait partie de la première équipe d'Air France détachée à la Servair à Roissy. C'est une carrière brillante qui commence alors pour cet homme qui va doser avec humilité la rigueur avec une pincée d'autorité dans une immense chaleur humaine.

Je vais vous raconter une partie de l'histoire de la Servair, cette société pour laquelle il va s'investir totalement pendant plus de vingt ans en mettant toutes ses forces au service de son talent.

C'est donc le 9 novembre 1971 qu'Air France investit dans la création de la Servair (Compagnie d'Exploitation des Services Auxiliaires Aériens), Air France ne vient-elle pas de recevoir 1,2 million de dollars au titre du remboursement des acomptes versés pour le supersonique américain !

Cette société sera chargée de l'approvisionnement et du nettoyage des avions de toutes les compagnies internationales qui font escale à Roissy, dès son ouverture en avril 1974. Compte tenu de l'importance et de la variété de ses besoins, Air France met en place à Roissy des agents du service hôtelier d'Orly (CARH).



Le 23 mai 1974 c'est le baptême du feu pour Guy. Air France inaugure le premier Paris Londres en A300, il y a 250 invités à bord et vous imaginez cette petite équipe qui va produire tous ces repas dans des conditions nouvelles, personnel, locaux et les transporter dans un nouvel aéroport. C'est une réussite, Guy devient alors très vite le responsable de la "plus grande cuisine trois étoiles de notre compagnie".



Je l'ai rencontré en 1975, à la belle époque du 707. Guy, un homme d'Air France, avait su gagner la confiance de toutes les spécialités chargées de la réussite de son métier. Robert Durin nous réunissait, à la Servair, pour les grandes messes de la division. Guy nous attendait à l'entrée de la petite salle à manger où se tenait le pot traditionnel, il était là, allant de l'un à l'autre avec son beau regard de gourmandise.

En 1976 sa passion va changer de dimension. Son nouveau et audacieux challenge : contribuer à faire de Concorde la référence en matière de service à bord.

Avec les chefs PNC des premiers vols puis ceux de la merveilleuse époque des vols spéciaux il va enfin réaliser son rêve, réunir tous les acteurs du vol pour assurer la réussite complète de sa mission. Bien sûr Claude Monpoint et Michel Caudron seront ses amis, mais aussi ses modèles en matière d'organisation pour les séquences de repas et ses complices pour tout savoir de l'ambiance à bord et de la réaction des passagers.

CARNET GRIS



Son domaine de bonheur, les vols présidentiels, tour à tour pour lui la "100fox" ou "le Mitterrand". Dans les derniers mètres du roulage de Concorde à l'arrivée, je le voyais, près de la petite voiture Servair. Je pouvais alors annoncer à l'équipage : "Guy est à l'heure pour le contrôle de caisse". Au cours de cet instant magique de la fin du vol, à l'arrière de la cabine, il était là au milieu de l'équipage, il voulait tout savoir, il allait du sourire de soie des hôtes aux hommes des galeries, ses cuisiniers des nuages. Il récompensait ainsi son insatiable curiosité. Cet homme de caractère, quelque fois bourru venait de découvrir le monde dont il rêvait : faire partie de l'équipage du plus bel avion du monde.



François (Kosina) surveillé par Guy et Michel Caudron



La grande boîte de chocolats sur la table de François (Mitterrand)



Guy en compagnie du beau sourire de Claude Roche

Son plus mauvais *moment présidentiel*, se déroule au départ du vol Mitterrand le 12 septembre 1985. A la suite de deux demi tour au sol le SD, en version présidentielle, est remplacé par le FB en réserve. L'équipe de Guy assure, en un temps record, le transfert de l'armement et l'AF100F quitte Roissy pour Cayenne via Dakar. A la fin des réparations, Guy visite le SD, et soudain ce grand gaillard explose avec son habituel "ça va pas, non" suivi de "ils ont fauché le jambon du Président". Edouard et Pierre quitteront Roissy vers Cayenne, avec le sourire, avec le SD présidentiel, un autre jambon de Bayonne et la dernière édition du "Monde"!

Guy tire sa révérence le 21 mars 2008 dans l'immensité du ciel de Concorde. La révérence est le juste mot, le juste geste et la belle image qui évoquent si bien la personnalité tissée de courtoisie et d'humilité de cet homme tout simplement fou de son métier.

Je suis fier d'avoir eu la chance d'être l'ami de Guy et de Claire, son épouse, et le bonheur d'avoir participé aux mariages des enfants du clan Pophillat.

Toute la famille Concorde partage la tristesse et la douleur de Claire et de ses enfants, Bruno, Chantal, Olivier et Edith sans oublier tous les petits enfants mais aussi l'émotion de tous ceux qui l'aimaient,

Edouard Chemel

AVRO VULCAN : LE DIEU DU FEU RESSUSCITE

Ainsi titrait Air et Cosmos, le 25 juillet 2008, dans sa rubrique « Spécial Reportages », en évoquant le vol du XH558 au Salon de Farnborough. Écrit par François Julian, l'article reproduit ci-dessous nous permet d'appréhender la somme de travail et d'investissements nécessaires pour réaliser un tel projet.

Si vous souhaitez voir voler le XH558 c'est possible : aller sur le net, l'émotion est au rendez vous :

- o son dernier vol le 20 septembre 1992, avec les Red Arrows : <http://fr.youtube.com/watch?v=soo4IhXthEg&feature=related>
- o son premier vol après remise en état : <http://fr.youtube.com/watch?v=s8LVRobNHm8>

PG

Lors du dernier Salon de Farnborough, le XH558, ultime exemplaire encore en état de vol de l'Avro Vulcan, a offert à la foule une démonstration en vol aussi impressionnante qu'assourdissante.

Exceptionnel. C'est le mot qui vient à l'esprit lorsqu'on observe ce menaçant bombardier nucléaire à la silhouette de papillon de nuit évoluant dans les airs. Exceptionnel également, car cette prestation est le fruit d'un processus de restauration long et financièrement éprouvant. En effet, il aura fallu pas moins de 7M£ (8,8M€) et trois années de travail acharné pour remettre le célèbre "**V-Bomber**" sur la voie des airs. Pour réunir les fonds nécessaires, l'équipe de restauration baptisée "**Vulcan to the Sky**" a dû faire appel à la loterie nationale ainsi qu'à de généreux donateurs, allant de l'anonyme passionné aux industriels comme EADS, Rolls-Royce, Air BP ou Marshall Aerospace. Ces derniers ont d'ailleurs largement participé au processus de remise en vol. Néanmoins, avec une heure de vol estimée à 44.000€ et un coût d'exploitation annuel d'1,25M€, le valeureux combattant de la guerre froide est plus que jamais en quête de subventions supplémentaires.

Engagé en 1999, le processus de restauration a nécessité de profondes modifications de l'avion. Le XH558 a été débarrassé de son radar nasal, de l'ensemble de son système d'arme et de ses contre-mesures. Seules les portes de la soute à bombes sont encore opérationnelles. Par ailleurs, le XH558 ayant fini sa carrière opérationnelle au sein de la Royal Air Force en tant que ravitailleur, il a également fallu démonter la nacelle



Le Vulcan XH558 déployant sa menaçante silhouette de phalène dans le ciel de Farnborough.

de ravitaillement en vol et les équipements associés. Tous ces éléments ont dû ensuite être remplacés par des charges de lest afin de ne pas affecter les qualités de vol de l'avion. Au final : la masse de l'avion a été allégée de plusieurs tonnes, ce qui lui permet de gagner en agilité (décollage en chandelle et virages serrés sont au programme!). Malgré tout, les évolutions en vol ont été limitées à un facteur de charge de 1,5 g afin de limiter l'usure de la cellule. Dans cette optique, BAE Systems a proposé de renforcer la cellule de l'avion d'ici 2010. En outre, afin d'obtenir un certificat de navigabilité conforme aux exigences de la CAA (Civil Aviation Authority), l'avionique de l'avion a dû recevoir quelques modifications comme un système de navigation GPS fourni par Garmin. Le XH558 devrait également recevoir un système anticollision T-Cas.

Mais le gros morceau de cette restauration aura sans conteste été la motorisation. Le XH558 est propulsé par quatre turboréacteurs Rolls-Royce Olympus Mk202 développant chacun 17.000 livres (75,62 kN) de poussée sans réchauffe. L'histoire retiendra que c'est ce même moteur qui a servi de base au Rolls-Royce/Snecma Olympus 593 qui motorisait le Concorde,

BREVES SUPERSONIQUES

et qu'un Vulcan converti en banc d'essais fut à l'époque réquisitionné pour les tests du moteur. Afin de maximiser la durée de vie des moteurs, les quatre Olympus avec lesquels le XH558 a terminé sa carrière opérationnelle ont été remplacés par un jeu de moteurs neufs qui étaient conservés depuis 1982 pour la rechange. Les moteurs ont été testés au banc en août 2007 en prévision du premier vol de l'avion, qui a eu lieu en octobre 2007 à Bruntingthorpe.

Revers de la médaille, explique le directeur technique en charge du projet, "nous n'avons aujourd'hui que deux jeux de moteurs dont la durée de vie est de l'ordre de 2.000 heures, et Rolls-Royce n'est plus en mesure de fournir des pièces de rechange".

Ejection. Le système d'éjection d'origine a également été maintenu en état de marche. Durant la carrière opérationnelle de l'avion, pilote et copilote étaient assis sur deux sièges éjectables Martin Baker Mk3K. Le navigateur, l'opérateur radar et l'officier de guerre électronique devaient, quant à eux, s'extraire via la trappe d'accès situé sous le nez de l'avion. Une séquence d'éjection complexe qui a été la cause de plusieurs accidents fatals et, de fait, beaucoup critiquée pendant la carrière opérationnelle du Vulcan. Pour le moment, le XH558 n'est autorisé qu'à voler au-dessus du sol britannique. Mais l'équipe de restauration reste confiante dans l'obtention des certifications nécessaires pour des présentations aériennes dans toute l'Europe.



L'un des premiers Vulcan dans sa livrée "antiflash".

François Julian

AIR&COSMOS 25 JUILLET 2008

Et pour terminer cette rubrique, un document d'époque :

Le petit déjeuner du 22 janvier 1976, vu par Charlie Hebdo.



V.G.E A INVITE L'EQUIPAGE DU CONCORDE A PARTAGER SON PETIT DEJEUNER

De gauche à droite : Yves Mourousi, André Turcat, Chantal Guilhe-Lacombe, Valéry Giscard d'Estaing, Martine Camuzeaux, Claude Monpoint, Guillaume Tardieu, Michel Monchablon

UNE CONFERENCE PAS COMME LES AUTRES



Cette année 2008 nous a permis de présenter notre conférence Paris New York à plusieurs reprises :

- 28 février, 19 mars et 30 avril devant diverses section Rotary de la région parisienne.
- 9 avril, dans le cadre d'un Bureau « décentralisé » au Centre Culturel de Sarlat.
- 12 avril au Musée de l'Air et de l'Espace, au bénéfice de l'Aéro-Club des Sourds de France (<http://www.volez.com/aeroclub-sourds/>), en partenariat avec le Musée Air France.

Les buts de cet aéro-club de sourds sont :

- créer et développer des écoles pour ces activités aéronautiques (sports aériens).
- promouvoir et rendre plus accessibles les Activités Aéronautiques (avion, hélicoptère, planeur, ULM, parachutisme, aérostation, vol libre, aéromodélisme) aux sourds, malentendants devenus sourds.
- développer leurs droits à exercer ces activités aéronautiques en France.

C'est grâce à **Pascale Monmarson**, ancienne navigante Concorde qui travaille pour le Musée Air France, que j'ai pu vivre cette expérience.

Henri Corderoy du Tiers (photo ci-jointe) est président de l'**ACSF, Aéro-Club des Sourds de France**. Dans ce cadre il était intéressé pour que l'APCOS présente à ses adhérents une conférence sur Concorde, le Musée de l'Air nous prêtant une salle de conférence et le Hall Concorde.

Le 12 avril je me lançais donc devant un parterre de jeunes et de moins jeunes totalement fanas de la chose aéronautique, alors vous pensez ... Concorde !!



Préalablement le TLS (Traducteur en langage des signes) m'avait fait un court briefing et nous nous étions disposés de part et d'autre de l'écran pour que les spectateurs puissent voir simultanément les images projetées et le traducteur.

Lorsque vient le moment des questions tout s'inverse : le « questionneur » vient se placer face au public et pose sa question en langue des signes, le traducteur, qui s'est positionné face à lui, traduit à voix haute pour que les « entendants » comprennent.

VIE DE L'ASSOCIATION



Une fois ces quelques modes de fonctionnement acquis il est étonnant de voir comme les barrières tombent et comme les échanges s'accroissent. Pascale Monmarson a témoigné de son expérience de navigante

Concorde et j'ai présenté notre conférence Paris New York.

A l'issue de la conférence, j'ai guidé le groupe dans la visite des Concorde 001 et Sierra Delta, toujours en compagnie du traducteur. Et tout s'est terminé, autour du verre de l'amitié.

Une très belle après midi, passée entouré par des gens qui ont l'aviation comme point de mire ; c'était bon !

PG



VISITE DU MUSEE DE L'ASSISTANCE PUBLIQUE-HOPITAUX DE PARIS

Avec l'Apcos, le jeudi 5 juin 2008



Par Ginette et Jean Rousseau
Membres associés de l'Apcos

Le musée de l'Assistance Publique-Hôpitaux de Paris est installé dans l'Hôtel de Miramion, au 47 quai de la Tournelle, ancien hôtel particulier construit sur la rive gauche de la Seine, au 17ème siècle, et attribué à François Mansart. Il a abrité la communauté des « filles de Sainte Geneviève » dévouées aux soins des pauvres de 1675 à 1794 puis à la pharmacie centrale des hôpitaux de 1812 à 1974. Musée de l'Assistance Publique depuis 1934, il constitue le musée hospitalier le plus ancien de France avec 10000



pièces inventoriées (peintures, sculptures, dessins et gravures, mobilier, instruments médicaux, objets de soins et collections pharmaceutiques). Leur diversité témoigne des nombreux aspects de la vie hospitalière du Moyen-Âge à nos jours.

- Classé à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques depuis 1926, il mériterait de ceux-ci une plus grande attention, tant son état général et son exigüité font peine...
- Dédié à l'Histoire de l'Assistance Publique, nous n'y trouverons pas les collections d'« horreurs » dues à des aberrations génétiques (Hôpital de la Salpêtrière), mais des témoignages relatifs à l'évolution de l'organisation générale de l'hospitalisation à travers ses locaux, son personnel ou ses techniques de prise en charge des patients...

L'Eglise aux origines de l'hôpital.

D'où nous vient l'hôpital, initialement lieu d'accueil et plus tard de soins aux malades ?



D'autres temps et d'autres sociétés avaient développé ce type d'institution (Egypte, Grèce...), mais son origine occidentale remonte à « l'Hôtel-

Dieu » médiéval. Ainsi, au VIIème siècle de notre ère, la Chrétienté connaît un essor démographique considérable mais



VIE DE L'ASSOCIATION

également des épidémies dévastatrices et une « paupérisation » importante de la population (famines). Seule l'Église, puissance matérielle, intellectuelle et morale, exerçant et pratiquant la **charité**, vertu à l'origine de nombreuses fondations hospitalières, peut s'efforcer de résoudre ce problème de société en créant des lieux d'accueil aux affamés.

L'Hôtel-Dieu de Paris est créé en 653 sur un site très voisin de l'actuel « Hôtel-Dieu » et l'Épiscopat jouera alors un rôle important dans son administration (jusqu'au XII^{ème} siècle). Il en sera de même dans chaque « Hôtel-Dieu » créé dans la chrétienté, (en particulier par Charlemagne). Ainsi, « Chapitres et Cures » s'attacheront à leur gouvernement, tant spirituel que temporel, procurant les ressources nécessaires au fonctionnement, réglant les statuts et les fonctions des différents personnels mais aussi leurs tâches quotidiennes au service du **pauvre et du malade**.

En résumé, l'hôpital sera « financé » par les « Riches » mais restera au service des « Pauvres » ce qui ne sera pas sans quelques « dérives » dont le « placard » des dons valant « pardons et indulgences », auxquelles s'opposeront Luther, Calvin et autre Théodore de Bèze (trafic des indulgences).... !

Ce type d'administration de l'Hôtel-Dieu puis des autres hôpitaux de Paris subsistera jusqu'en 1006, année où le Chapitre succède à l'évêque, puis à dater de 1561 l'administration temporelle revient à l'autorité municipale. Règle qui perdure actuellement. Ainsi, le maire de Paris est-il, de droit, président des conseils d'administration de tous les hôpitaux de l'Assistance Publique de Paris.

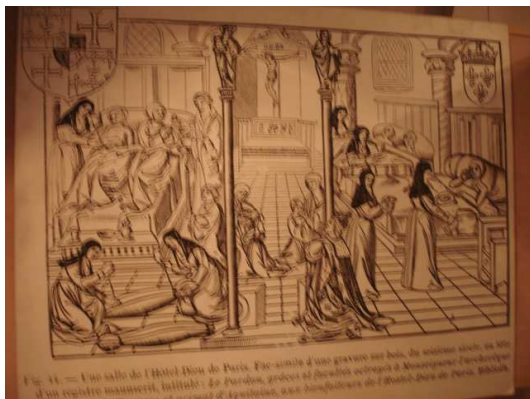
Les personnels d'accueil et les ressources.

Établissement d'origine religieuse, l'hôpital est naturellement servi par des congrégations ou des ordres hospitaliers. Des « communautés » se constituent au Moyen-Âge sur le modèle conventuel puis adoptent les règles monastiques en y intégrant le service aux malades (sœurs Augustines à l'Hôtel-Dieu ou frères de St Jean de Dieu à la Charité). S'y ajoutent rapidement une domesticité, personnel de salle, artisans et surtout praticiens (barbiers). L'Église assure une part des ressources nécessaires au fonctionnement de l'hôpital :

- Pardons et indulgences accordées par Rome,
- Quêtes dans les paroisses,
- Fondations de messes,
- Rentes : ainsi au XVIII^{ème} siècle, le domaine de l'Hôtel-Dieu est constitué de plusieurs centaines de maisons et de nombreuses propriétés agricoles en Ile de France (Créteil). A noter que l'hôpital Henri Mondor à Créteil sera construit sur des terrains appartenant à l'Hôtel-Dieu.

L'accueil.

Si le dévouement à l'égard du malade ou de l'assisté s'est de tout temps manifesté, l'Église lui donnera un « lustre » particulier en suscitant des vocations (Vincent de Paul, Mme de Miramion...), mais le « spirituel » l'emportera souvent sur le « temporel » (rythmes



VIE DE L'ASSOCIATION

quotidiens subordonnés à celui des prières, hospitalisations synonymes d'enfermements, abjuration de toute autre religion ou opinion). Mais, après l'abandon du gouvernement « temporel » de l'Hôtel-Dieu en 1505, viendra celui du service et de la surveillance des salles en 1789, puis disparition du service religieux et enfin départ des Sœurs hospitalières en 1908.

Comme le montrent des gravures anciennes, l'accueil se faisait en salle commune et souvent à plusieurs personnes dans chaque lit : peut-être avait-on résolu, ainsi, le problème du chauffage... !

L'accueil des enfants abandonnés dont le nombre augmentera aux XVII^{ème}, XVIII^{ème} siècles, sans doute pour des raisons liées à l'évolution de la société (siècle des « Lumières ») fera l'objet d'une attention particulière de Vincent de Paul et Mme de Miramon. Il faut dire qu'à cette époque, l'abandon des enfants est le deuxième fléau après la mortalité. Plus tard, beaucoup de ces enfants seront placés « en nourrice » hors région parisienne (Nièvre par exemple), système qui perdurera longtemps...



L'hôpital des marginaux.

A partir du XVI^{ème} siècle, l'image du « pauvre » se modifie : est « pauvre » celui qui ne peut subvenir à ses besoins (mendiant, infirme, malade, vieillard, paysan dépossédé de ses terres, soldat sans guerre, enfant abandonné...), bref, toute une frange de la société que nous qualifierions de « marginale ». La liste n'est, bien entendu, pas exhaustive, et en 1656, par un Edit de Louis XIV, « L'Aumône Générale » sera remplacée par un système radicalement différent : « l'enfermement ». A Paris, la création de l'Hôpital Général relève de ce nouvel état d'esprit... Hommes (à Bicêtre) et femmes (à la Pitié) seront séparés et leur destin scellé : les « galères » pour les uns, les « Amériques » pour les autres. (peuplement de la Louisiane par exemple !)

Docteurs en médecine et « Barbiers », Religieuses et Infirmières.

Il fallut attendre les XVIII^{ème} - XIX^{ème} siècles pour que la médecine des « pauvres » assurée en milieu hospitalier soit l'objet d'une nouvelle attention des « Docteurs en médecine ». Ceux-ci formés à l'École d'Hippocrate (livresque), semblèrent découvrir les « ressources » de l'hôpital des pauvres. Le « malade » allait enfin, fût-il pauvre, être considéré par la Faculté de médecine, et non plus exclusivement par les « Barbiers ». Parallèlement, les méthodes et



VIE DE L'ASSOCIATION

les matériels d'investigation progresseront, ainsi qu'en témoigne l'exposition de la dernière salle visitée :

- Électrocardiogramme volumineux, presque grotesque, avec ses accessoires en laiton, mais combien respectable...
- Cornet, dont la technique annonce le « stéthoscope » de Laennec...
- L'armoire du « petit mais parfait chirurgien » de Dupuytren ... quel matériel !!!
- Les « forceps »... les biberons (à déconseiller formellement)... mais également, une fresque représentant la « vaccination » d'un petit enfant...

Concernant le personnel infirmier, il faudra attendre une réflexion d'Arthur Combes au début du XX^{ème} siècle pour que soit admise la nécessité d'une formation spécifique. En fait, les premières Ecoles d'Infirmières n'ouvriront qu'après la guerre 14-18 et chacun se souvient des hôpitaux militaires avec ses Bénévoles et ses Religieuses (encore très attachées à leur religion...dit-on !)

La décoration intérieure des hôpitaux (chapelles)

Les gravures et les tableaux présents au musée, bien que souvent dépourvus de valeur artistique réelle, sont autant de témoignages. Ils appartiennent au patrimoine de l'Assistance Publique, dont l'essentiel est à l'abri des regards indiscrets, dans les chapelles de La Salpêtrière, de St Louis, de Laennec ou de Lariboisière. Seule une toile « caravagesque » de ce musée intéresserait le musée du Louvre... !



A midi, prestation assurée, Mr Antérieur, notre conférencier nous accompagne à notre restaurant. Docteur en Histoire, mais aussi grand spécialiste de la « petite histoire », celui-ci a su transformer avantageusement une visite a priori insipide. Ce qu'il avait déjà su faire lors de notre visite de l'Hôtel de la Monnaie.

Je crois pouvoir, au nom du groupe des dix huit Apcosiens(nes) présents, lui adresser toutes nos félicitations.

Au restaurant donc, « **Le Fin Gourmet** » dans l'île St Louis, avec, au passage sur le pont de La Tournelle, ce clin d'œil sur la cathédrale Notre- Dame.

Bravo à nos organisatrices, car le repas et le service étaient excellents, dans un cadre très sympathique ... il est vrai que le « champagne » à l'apéritif a bien aidé à faire passer les «mauvaises humeurs » : plus de « bilieux »... plus de « lymphatiques »... !

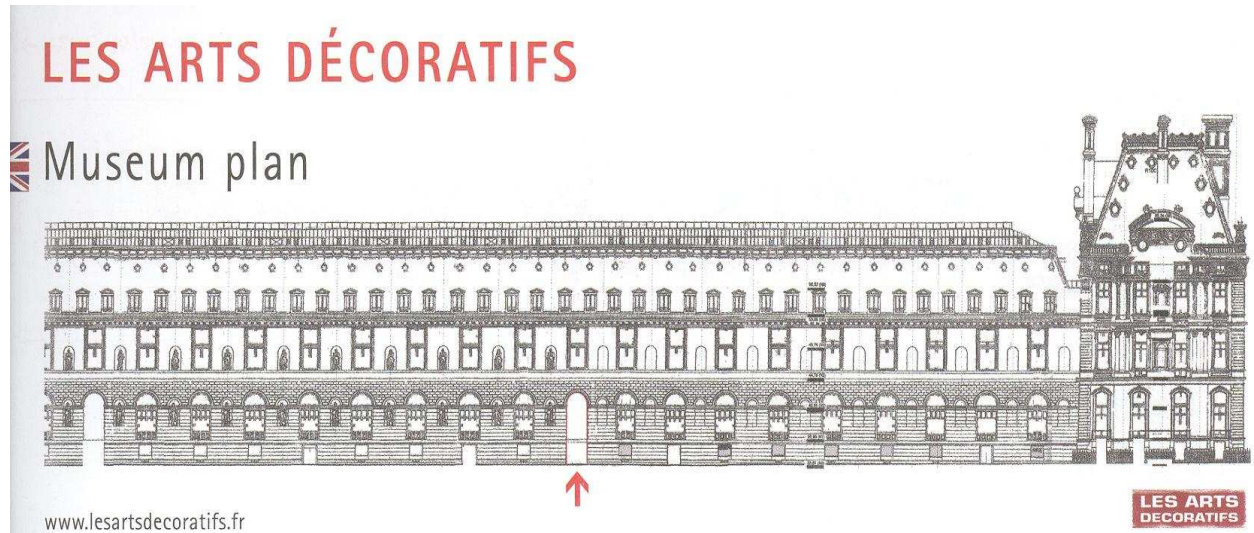
Bonnes vacances à tous et à bientôt,



Ginette et Jean Rousseau

○ VISITE DU MUSEE DES ARTS DECORATIFS

Avec l'APCOS, le mardi 29 avril 2008
Par Ginette et Jean Rousseau



Seize courageux « Apcosiens » ont osé, ce mardi 28 avril 2008, braver les intempéries, alors que tout le monde s'accordait à dire qu'il ne faisait pas un temps à mettre un « motard » dehors, pour faire la visite du musée des Arts Décoratifs. Bref, accueil du groupe au 107, rue de Rivoli, dans l'aile du Palais du Louvre, dévolue, il y a peu, au Ministère des Finances, et départ à 10 heures 45, pour une visite à « thème » d'une heure trente.

Le musée des Arts décoratifs dispose, aujourd'hui, de l'une des plus importantes collections d'Arts Décoratifs du monde, soit 150.000 pièces réparties :

- dans cinq départements chronologiques : 1/ Moyen âge - Renaissance, 2/ XVII^e - XVIII^e siècles, 3/ XIX^e siècle, 4/ Art Nouveau - Art Déco, 5/ Moderne - Contemporain
- et dans cinq départements thématiques : 1/ Arts Graphiques, 2/ Bijoux, 3/ Jouets, 4/ Papiers peints, 5/ Verre.

Ces collections présentent tous les aspects de la production artistique dans tous les domaines des Arts Décoratifs et illustrent les techniques les plus diverses des Arts :

- du bois, (sculpture, mobilier, boiseries...)
- du métal, (orfèvrerie, fer, bronze, étain...)
- de la céramique, du verre ...
- autres (cuir, peintures, marqueteries, broderies...)

L'essentiel de ces collections du Musée des Arts Décoratifs a été, depuis sa création, constitué grâce à des dons et legs.

Toute visite individuelle ne saurait échapper à l'organisation générale, chronologique et thématique, mais un groupe, sous la conduite d'un « guide conférencier » peut aborder un « thème transversal » tel que « les Arts de la Table » qui nous est proposé dans l'ordre chronologique. Mais qu'on ne se méprenne pas, « Arts de la Table » ne signifie pas évocation des mets et encore moins dégustation...Seuls les « accessoires » nous seront montrés... !

VIE DE L'ASSOCIATION

Moyen-âge et Renaissance :

Seule, une tapisserie de laine et de soie, du début du XVI^e siècle, témoigne de l'organisation de la table d'un seigneur :

- « nappe » en étoffe,
- plats en argent, salière décorée,
- pas de « couverts individuels » : pichets, couteaux sont mis à disposition par les valets...



**Tapisserie de laine et soie
(Le festin)**

XVII^e / XVIII^e Siècles :

Sous le règne de Louis XIV, apparition du service à la française avec salle à manger séparée. Plusieurs plats sont alors mis ensemble sur la table (Faïences de Delphe ou de Moustier de couleurs bleue et blanche, Faïences de Chine...). Les bouteilles et les verres sont placés sur des dessertes. La vaisselle est généralement en argent et constitue une réserve facilement convertible en cas de nécessité.

Louis XIV, d'abord réticent à l'usage de la fourchette, y consent finalement, et celle-ci est introduite sur les tables dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Plus tard, (XVIII^e) apparaîtront :

- Les buffets de salles à manger (rangement des épices)
- Les théières, les cafetières,
- Les candélabres en argent (Louis XV)
- Les « terrines et pots à oil » et les « moutardiers »

d'abord en faïence puis en porcelaine (kaolin de Meissen en Saxe) d'influence orientale (Chine.)



**Aiguière et
son bassin**



Candélabre en argent



Déjeuner solitaire



Soupière



**Bahut à
deux corps**

VIE DE L'ASSOCIATION

XIX^e Siècle :

On adopte, au 19^e siècle, le « service à la Russe », et les serveurs présentent les plats ou les assiettes à chaque convive. Les verres sont sur les tables. Le centre des tables d'apparat peuvent être ornés d'un ensemble de pièces sculptées appelé « surtout » qui servait, à la fois :

- de décor,
- de support pour les candélabres,
- de support pour les récipients à condiment.

Ainsi, Louis-Napoléon Bonaparte, futur Napoléon III, commanda-t-il le « surtout des cent couverts », symbolisant « la France distribuant des couronnes de gloire ». (table de 30 mètres de long et cent places). Cette pièce fut réalisée par « Christofle » par galvanoplastie.

Surtout des cent couverts



La salle à manger d'E. Grasset, dotée d'une cheminée (1880) fait appel :

- au bois sculpté,
- au papier peint,
- à une table à rallonges et chaises assorties,
- à un « couvert » complet pour chaque convive (assiettes, verres, fourchettes...), chacun étant servi à sa place.

La salle à manger d'E Grasset

XX^e Siècle.

L'évolution la plus importante est liée à celle des matériaux (de synthèse par exemple) et la recherche de la fonctionnalité des différentes pièces est évidente (rangement).

Fin de la visite à 12 heures 15,

Puis déjeuner au « Saut du loup », restaurant intégré au Musée des Arts Décoratifs, dont le nom rappellerait l'existence, à cet endroit et il y a fort longtemps, d'une protection contre les bêtes errantes, voire sauvages, qui rôdaient alentour.. !

Le repas ainsi que le service ont été appréciés par l'ensemble du groupe même si le temps ne permettait pas d'apprécier le décor.

A bientôt,

Ginette et Jean Rousseau

VIE DE L'ASSOCIATION

PRODUITS DERIVES

AUTO-COLLANT APCOS 160x80 mm.....	1€
BLOC PRESSE PAPIER EN VERRE , transparent ou couleur.....	35€
CARRE DE SOIE Concorde 90x90cm.....	50€
CARTE DE CORRESPONDANCE avec logo APCOS.....	0.5€
CARTE POSTALE Concorde (Aquarelle de Pierre Boucheix)	1€
CASQUETTE	8€
CASQUETTE type base ball	12€
CASSETTE Sa Majesté Concorde 10 mn de rêve.....	5€
CONCORDE RACONTE ...sa propre histoire... JP Le Moël.....	30€
CRAVATE SOIE (Fond bleu marine uni avec logo A.P.CO.S)	15€
CRAVATE SOIE	15€
(Fond bleu marine, imprimée « multi concorde » avec logo APCOS)	
GLOBE EN VERRE (30ème Anniversaire ouverture New York)	40€
PARAPLUIE ouverture automatique	20€
PIN'S APCOS	3€
POLO blanc 100% coton maille piquée.....	17€
PORTE CLES en verre	10€
SAC à porter en bandoulière (beige).....	15€
STYLO PARKER	30 €
(30 ^{ème} Anniversaire du 1 ^{er} vol commercial; Gravé et numéroté)	
T-SHIRT blanc 100% coton maille jersey.....	12€

VIE DE L'ASSOCIATION

BON DE COMMANDE PRODUITS DERIVES A.P.CO.S			
Objet	Prix en €	Quantité	Total
Auto-Collant A.P.CO.S	1		
Bloc presse papier en verre blanc	35		
Bloc presse papier en verre couleur	35		
Carré de soie Concorde 90x90cm	50		
Carte de correspondance	0,5		
Carte postale (Aquarelle Pierre Boucheix)	1		
Casquette	8		
Casquette type base ball	12		
Cassette Sa Majesté Concorde 10" de rêve	5		
Concorde Raconte	30		
Cravate soie fond bleu marine uni avec logo A.P.CO.S	15		
Cravate soie fond bleu marine uni imprimée « multi concorde »	15		
Globe en verre	40		
Parapluie	20		
Pin's APCOS	3		
Polo S	17		
Polo M	17		
Polo L	17		
Polo XL	17		
Porte Clés	10		
Sac bandoulière	15		
Stylo Parker (30^{ème} anniversaire du 1^{er} vol commercial, gravé et numéroté)	30		
Tee-Shirt S	12		
Tee-Shirt M	12		
Tee-Shirt L	12		
Tee-Shirt XL	12		
Tee-Shirt XXL	12		
TOTAL GENERAL			

Commande à adresser à: **Roland LEROY 6 rue de la Ramée 77500 CHELLES**

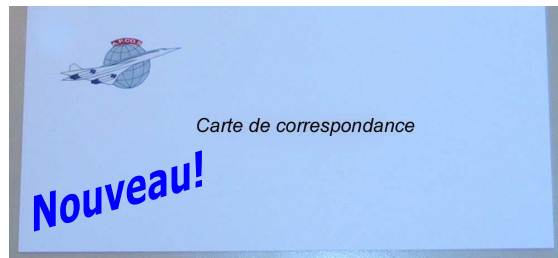
Après réception de la commande, à ce **total général**, viendront s'ajouter les frais d'envoi qui vous seront précisés à ce moment là.

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**

PRODUITS DERIVES



Globe en verre
1^{er} vol commercial
New York



CALENDRIER 2008/2009

Edition du 16 septembre 2008

2008

28 OCTOBRE CONSEIL D'ADMINISTRATION 09H30 (Aéroclub de France)

04 NOVEMBRE PARAY 10H00

JEUDI 20 NOVEMBRE PARAY 10H00

25 NOVEMBRE SORTIE MUSEE D'ORSAY

02 DECEMBRE PARAY 10H00

16 DECEMBRE PARAY 10H00

2009

06 JANVIER PARAY 10H00

20 JANVIER PARAY 10H00

24 JANVIER REPAS ANNIVERSAIRE 18H30 (Salons du Sénat)

03 FEVRIER PARAY 10H00

17 FEVRIER PARAY 10H00

03 MARS PARAY 10H00

17 MARS PARAY 10H00

24 MARS CONSEIL D'ADMINISTRATION 09H30 (Locaux Air France Invalides)

07 AVRIL PARAY 10H00

21 AVRIL PARAY 10H00

29 AVRIL PARAY. 10h00 (Réunion de Bureau, spéciale dépouillement)

05 MAI ASSEMBLEE GENERALE 09H30

19 MAI PARAY 10H00

26 MAI PARAY 10H00

02 JUIN PARAY 10H00

16 JUIN PARAY 10H00

07 JUILLET PARAY 10H00

04 AOUT PARAY 10H00

01 SEPTEMBRE PARAY 10H00.C'est la Rentrée !!!

15 SEPTEMBRE PARAY 10H00

22 SEPTEMBRE prévoir sortie

06 OCTOBRE PARAY 10H00

? REPAS TOULOUSE ?

20 OCTOBRE PARAY 10H00

27 OCTOBRE CONSEIL D'ADMINISTRATION 09H30

03 NOVEMBRE PARAY 10H00

17 NOVEMBRE PARAY 10H 00

01 DECEMBRE PARAY 10H00

15 DECEMBRE 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



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. Les semaines où il n'y a pas de réunion de Bureau, se tient, le mercredi, la réunion de la Commission du Patrimoine. Vous êtes les bienvenu(e)s à toutes ces réunions. 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.