

N°37 avril 2009

mach

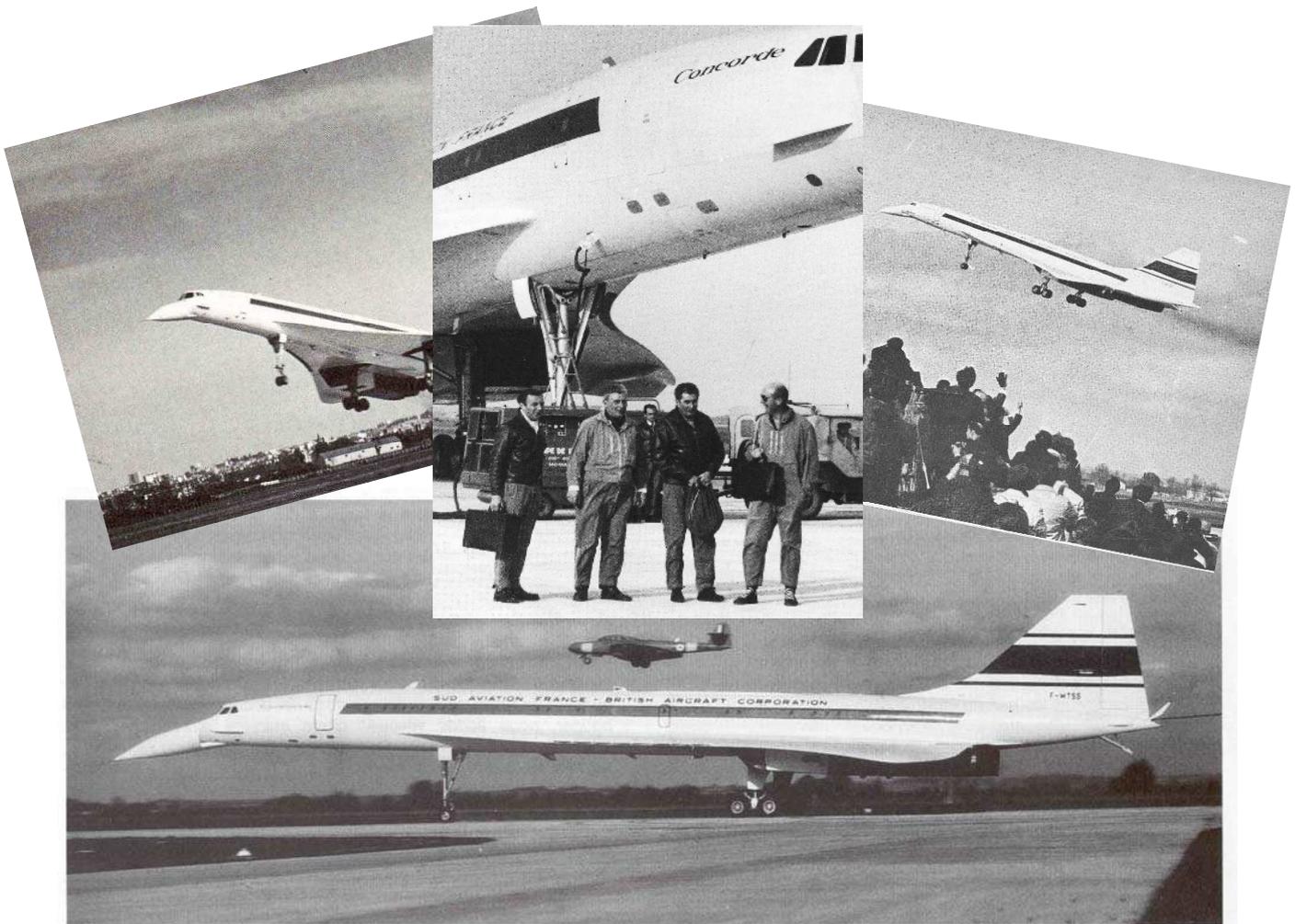
2.02

APCO.S



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

Il y a 40 ans, le premier vol !





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, Annick Moyal, Alain Piccinini, Claude Poulain, André Blanc, 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 :** 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.
- **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°37 avril 2009

- 1** SOMMAIRE
- 2** EDITORIAL DU PRESIDENT
- 3** IL Y A 40 ANS, LE PREMIER VOL
par André Turcat, Henri Perrier et Michel Rétif
- 7** JEAN FRANCHI par Henri Perrier.
- 12** LE PREMIER VOL CONCORDE DE JANY par Jany Bellat.
- 14** L'EMERAUDE par Louis Raynal.
- 17** L'AGE D'APOLLO par Bernard Chabbert.
- 20** HISTOIRE D'UNE TENTATIVE DE RECORD par Alain Bataillou.
- 22** DU GOELAND AU CONCORDE par André Moreau.
- 26** 29 MAI 1979, LE VOL LE PLUS LONG par Jean François Berthelot.
- 27** LA LETTRE D'ALBERTO par Albert Leblanc.
- 30** CARACAS PARIS SANS ESCALE EN 4H19 par Jacques Morrisset.
- 32** QUELQUES EXPERIENCES DE REPAS EN AVION par Annick Moyal.
- 37** LE « MEPU » par Alexandra Jolivet.
- 38** CONCORDE ET LE CINEMA par Edouard Chemel.
- 47** DICTIONNAIRE FANATIQUE DU TRIDENT par Gérard Duval
- 48** « HISAC » HIGH SPEED AIRCRAFT par Gérard Duval.
- 50** LE « QSJ » QUIET SUPERSONIQUE JET DE GULFSTREAM par
François Julian (Air et Cosmos)
- 52** A MACH 3+, EN SR-71 par un ancien pilote de Blackbird.
- 55** CARNET GRIS
- 58** NOTRE REPAS TOULOUSAIN par Michel Rétif.
- 59** VISITE DE LA VIGNE DE BAGATELLE.
par Ginette et Jean Rousseau.
- 62** VISITE DE L'EXPOSITION « VAN DYCK ».
par Ginette et Jean Rousseau.
- 66** 19^{ème} ANNIVERSAIRE DE L'APCOS.
- 68** CALENDRIER.



1969, quelle époque !

1969 marque la fin d'une décennie aéronautique prodigieuse. Jugez-en : à la veille du nouvel an, le TU144 effectue son premier tour de piste près de Moscou ; le 9 février, à Seattle, premier vol du Boeing 747 et le 2 mars, à Toulouse, c'est le Concorde 001 qui prend son envol. En juin, au Salon du Bourget Jumbo et Concorde sont les vedettes ; en juillet, débarquement sur la lune ... Quel programme pour les amoureux de l'air et de l'espace.

André Turcat, Henri Perrier et Michel Rétif ont accepté d'évoquer pour nous ce mémorable 2 mars 1969. A l'occasion de cet anniversaire, nous aurons tous, une pensée pour Jacques Guignard, deuxième pilote sur ce vol et qui nous a quittés il y a plus de vingt ans.

Ce numéro de Mach2.02 a été réalisé dans l'esprit de ces années là, de cette époque où foisonnaient les projets les plus fous comme Apollo, le SR-71 et le Concorde. Il s'est aussi intéressé à l'avenir, au futur du supersonique, et vous présente l'européen HISAC (High Speed Aircraft) et l'américain Gulfstream QSJ (Quiet Supersonic Jet). Deux projets différents mais pour lesquels, la réduction du bang perçu au sol est un préalable.

En ce début d'année, Fernand Andréani nous a quittés. Il fut le président fondateur de l'Apcos, il y a plus 19 ans. Grâce à lui, existe aujourd'hui une association regroupant tous les corps de métier liés à Concorde. Nous nous devons de poursuivre son œuvre en pérennisant la belle aventure humaine de Concorde. C'est ce que tente de faire cette revue.

Pierre Grange

Ont contribué à la réalisation de cette revue : **Gilbert Barbaroux, Alain Bataillou, Jean François Berthelot, Maurice Bensoussan, Jany Bellat, Colette Benz, Philippe Borentin, Bernard Chabbert, Edouard Chemel, Jean Pierre Crémieux, François Drouillot, René Duguet, Gérard Duval, Pierre Grange, Alexandra Jolivet, Sylvia Krystel, Albert Leblanc, Christine Lubinski, Hubert Michaut, André Moreau, Annick Moyal, Henri Perrier, Alain Piccinini, Yves Pingret, Louis Raynal, Michel Rétif, Michel Rolland, Ginette et Jean Rousseau, François Rude (Icare), André Turcat.**

IL Y A 40 ANS, LE PREMIER VOL



Par André Turcat

Dimanche 2 mars 1969, 13 heures

A l'instant de décoller Concorde, et aux yeux du monde, tout n'était certes pas prévu et connu comme pour l'Airbus 380, trente-cinq ans plus tard. Mais tout de même infiniment plus que pour le Gerfaut, premier delta en France, quinze ans plus tôt. Alors pas de simulateur, et simplement de bonnes données de soufflerie et, précieux, les résultats de quelques vols que nous avons pu faire avec Adrien Valette, à l'Arsenal de l'Aéronautique, sur un planeur (mot excessif pour un engin descendant à 8 m/s à la finesse max) tracté par un Bloch 161 Languedoc. Voyez!

Non seulement les essais de Concorde en soufflerie avaient été incomparablement plus importants, mais ils avaient été intégrés dans un simulateur d'études lui-même très représentatif de la cabine, des systèmes, et même un peu du mouvement et du monde extérieur, et dont nous disposions depuis deux ans avant le 1er vol. Le nombre des modifications avant vol - plus de 1000 - donne une idée du travail déjà accompli. Et nous nous amusons à dire que le 2 mars 1969, nous avons fait voler le simulateur. Pas tout à fait vrai bien sûr, mais nous pénétrions dans un univers déjà passablement connu, et avec l'expérience pilote de centaines de vols sur avions delta.

La difficulté n'était pas là. Mais le prototype, où tout était tout de même nouveau, étant prêt depuis trois jours, et la meute des médias, la troupe des gendarmes et la vaste équipe des responsables et techniciens maison, toutes impatientes d'en arriver à la vérité du vol, il fallait décider de l'acceptabilité de la météo... et des éventuelles impasses techniques. Je dois attester que pendant ces trois jours mes seuls contacts furent ceux avec l'équipage, la piste, et l'infortuné responsable des relations extérieures, chargé d'annoncer les délais. Même, le Président et le Directeur Général de la Société (Ah ! C'étaient alors des professionnels, non des financiers) s'abstinrent de toute pression sur moi, et même de toute inquisition, me laissant seul - avec mes compagnons - devant la décision.

La question de la météo était un peu délicate, puisque, dès le brouillard levé à Blagnac, nous dûmes décoller vent arrière pour éviter le survol de Toulouse d'un avion tout nouveau, mais les réserves de puissance de Concorde étaient énormes au poids de premier vol, cas de panne moteur compris.

J'eus à juger surtout de deux impasses techniques. La première: dès la mise en route du premier moteur, l'alarme vibrations d'icelui (détecteur sur palier). Certes nous n'avions cessé d'expérimenter cette alarme durant les essais de point fixe et de roulage; elle était donc très probablement fausse. Mais la question s'étant posée de la supprimer, le motoriste s'y était (bien à juste titre) opposé. Dès lors je décidai de la considérer comme vraie, et nous coupâmes le moteur, tout en réclamant aussitôt à la piste de nous amener l'ampli de rechange correspondant (eh oui! nous n'en étions pas à l'informatique numérique); les compagnons arrivèrent tremblants, et je crois avoir gagné mon premier vol en les calmant : « pas de hâte, la seule urgence est de partir sans alarme », ce qui fut le cas après redémarrage.

La seconde, tous moteurs en route cette fois, fut la panne - elle aussi récurrente - de l'un des 3 systèmes de conditionnement (pourquoi 3 et pas 4, économie bête de la fabrication). Partant avec 2, cela voulait dire qu'une nouvelle panne avait des chances de survenir en vol, et de nous laisser avec un seul, inconvéniént pour nous mais risque pour la ventilation de

TEMOIGNAGE

l'électronique. Je pensai alors que notre circuit bien sage de premier vol (gardant même le train sorti) pouvait être abrégé dans cette éventualité, limitant vraiment le risque de ne plus avoir de conditionnement du tout. J'acceptai l'impasse. Et c'est ce qui se produisit.

Et voilà: plus grand-chose à dire du premier vol. C'était beaucoup moins une question d'adresse (un peu tout de même, oui) que d'équipe et de métier, c'est-à-dire de connaissance et de jugement, comme toujours. Après cela, un tour de piste, une approche un peu abrégée, un atterrissage ferme avec une bonne marge de vitesse (selon le vœu que m'avait exprimé le Directeur des Etudes), et un retour vers l'aérogare pour offrir le sourire détendu du résultat à nos patrons au pied de la coupée et nos épouses sur le toit de l'aérogare, et affronter gentiment les médias à l'intérieur.

En somme, rien de difficile.

André Turcat



« La machine vole, et elle vole bien ! »

IL Y A 40 ANS, LE PREMIER VOL

Souvenirs et réflexions associés au 2 mars 1969



Par Henri Perrier

Pour ce premier vol nous avons établi un programme d'essais peu ambitieux que l'on peut schématiser ainsi : un grand tour de piste sans changements de configuration.

Le déroulement du vol ne fit pas apparaître de différences significatives par rapport au comportement simulé sauf que celui-ci était très imparfait dans la prise en compte de l'effet de sol.

L'ensemble des systèmes vraiment les plus nouveaux fonctionnèrent comme escompté : commandes de vol en mode électrique, stabilisateurs, régulation des réacteurs, automanette.

Un système « secondaire » fut le seul affecté par des pannes successives : le conditionnement d'air. Sur le prototype, le conditionnement était assuré par trois groupes, au lieu de quatre sur les avions de série. Dans la phase après la mise en route : impossibilité d'ouvrir la vanne de prélèvement de l'un des trois ; en cours de vol, perte d'un deuxième groupe sans parvenir à le récupérer ; la fin du vol fut donc effectuée avec le conditionnement assuré par le seul groupe restant. Compte tenu de l'importante dissipation thermique des équipements de l'avion et de ceux de l'instrumentation d'essais, ceci entraîna une augmentation rapide de la température en cabine et dans les meubles électroniques.

La réussite du vol reposa sur les qualités du premier pilote André Turcat et la parfaite connaissance des systèmes, encore peu éprouvés, par Michel Rétif.

La présence de Jacques Guignard en deuxième pilote apportait à l'équipage un facteur d'équilibre par son calme, sa vigilance et son expérience d'essais sur de nombreux appareils. Je rappelle qu'il effectua, pour la SNCASO, le premier vol des avions suivants : SO8000, SOM1, SOM2, SO6021, 6025 et 6026 Espadon, S04050 Vautour, SO9000 Trident.

Ma fonction d'ingénieur d'essais dans ce vol fut très secondaire : assurer la surveillance et le bon fonctionnement d'une instrumentation d'essais ambitieuse et jouer le rôle d'un « secrétaire technique » pour faciliter l'exploitation ultérieure des divers enregistreurs.

En ce dimanche soir, après ce premier vol, nous avons franchi avec succès une étape symbolique et savions que tout restait à faire pour atteindre les objectifs du programme mais n'imaginions pas qu'il faudrait plus de six ans de travail acharné pour parvenir à la certification de l'avion de série, si différent – en dehors des formes générales – du prototype.

La mise en scène médiatique de ce vol fit, qu'après l'atterrissage, l'avion vint stationner sur le parking de l'aérogare de Blagnac et non sur celui de l'usine de Saint Martin dont nous étions partis. Ceci priva l'équipage de la possibilité de partager sa légitime satisfaction professionnelle avec ceux des essais en vol, du bureau d'études et de la piste qui avaient tant travaillé depuis des années pour nous permettre d'être les « vedettes » d'un jour.

Henri Perrier

IL Y A 40 ANS, LE PREMIER VOL

Veillée d'armes en mars 1969



Par Michel Rétif

Concorde premier vol

Nous préparions ce premier vol depuis des mois. La fabrication et la mise au point avaient subi de nombreux retards. Et pour cause, la machine était toute nouvelle, tant dans sa conception que dans les performances qu'on en attendait.

Sa réalisation avait nécessité un nombre considérable d'essais de toutes sortes, en laboratoire, et en atelier relatifs aux différents systèmes et circuits mis en œuvre, pour la première fois sur un avion destiné à transporter des passagers à vitesse supersonique.

Parmi eux, figuraient, les commandes de vol électriques, la pression des circuits hydrauliques augmentée à 4000 psi, la possibilité de modifier le centrage de l'avion en vol, la mise en œuvre de circuits de conditionnement d'air très performants, adaptés au conditionnement de la cabine dans les conditions de vol supersonique. Mais aussi l'adaptation des propulseurs qui, quoique déjà anciens, avaient été modifiés pour être rendus capables de vol supersonique avec leurs entrées d'air à géométrie variable, etc.

Tout ce travail avait conduit à un glissement de plusieurs années de la date prévue initialement pour lui faire quitter la terre ferme et prendre contact avec son élément. Bien que, ce premier vol devait se faire sans changement de configuration.

Impatient après tant d'attente, alors que nous étions fin près, ou croyions l'être car on n'est jamais sûr d'avoir tout vu! Personnellement, je me suis posé souvent la question : ai-je bien tout contrôlé ? Concernant notre capacité de maîtriser la machine, l'équipage désigné et nos remplaçants éventuels, dans chacune de nos spécialités, nous n'en avons aucun doute. Il va sans dire que nous avons une confiance absolue entre nous et qu'en équipage nous ne formions qu'un. Nous nous étions tous bien entraînés à la conduite en conditions normales et aussi bien sûr, aux interventions de secours sur notre simulateur d'études, celui là même, qui avait servi au laboratoire à mettre au point l'ensemble des systèmes avion.

Mais voilà; au matin du jour prévu, la météo n'était pas du tout convenable pour l'exploit, la visibilité n'excédait pas 300 mètres. Notre Chef André Turcat a dû remettre les opérations à l'après midi, puis au lendemain, la presse du monde de l'aéronautique, bien informée de nos intentions était bien là et sa présence commençait à poser de sérieux problèmes d'intendance, aux responsables de l'organisation de leur séjour à Toulouse.

Ce n'est qu'après deux jours d'attente, qu'enfin un léger souffle de vent d'Autan est venu chasser la brume. Oui, mais, le sens de décollage devait se faire obligatoirement à la piste 33, ce qui fait que nous allions avoir le vent dans le dos, une dizaine de nœuds!!

Notre Chef pris néanmoins la décision de lancer l'opération, qui s'est déroulée comme prévu et qui, comme chacun sait, a été couronnée de succès.

L'avion a volé et bien volé. Les choses sérieuses allaient pouvoir commencer.

Michel Rétif

JEAN FRANCHI

Présentation, à Istres, le 10 juillet 2008, de Jean Franchi, parrain de la promotion 2007/2008 de l'EPNER, par Henri Perrier.

Parue dans la revue HBGV, Bulletin de l'Association des Anciens Elèves de l'EPNER, cette présentation est publiée aujourd'hui dans Mach 2.02 avec l'autorisation amicale de l'AAEPNER.

La transcription de l'enregistrement vidéo a été effectuée par M. François Drouillot



Après tant de discours, vous devez être un peu las, mais je ne peux quand même pas évoquer mon camarade Jean Franchi sans un minimum de développement. Alors je vais essayer de ne pas vous lasser; ceux qui lui sont très proches, sa famille, ne vont rien apprendre, les plus jeunes et forcément les nouveaux brevetés vont peut être découvrir quelques aspects d'un garçon qui fut mon ami. Alors tout d'abord il me faut retracer sa carrière avant de parler de sa personnalité.

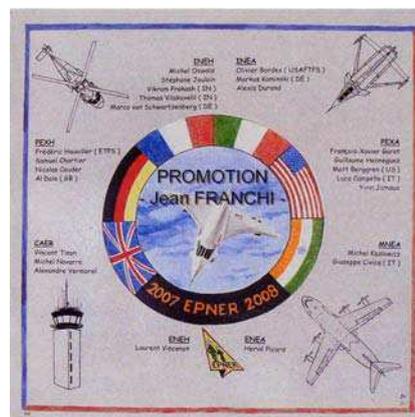
Né en 1923, reçu au concours de l'École de l'Air en juillet 1943, il fait une première partie de sa formation localement à Alger pour la partie purement théorique. À cette période les armées françaises n'avaient pas les moyens ni les matériels pour former les pilotes, il est donc envoyé aux USA où il part en mai 1944 pour finir sa formation de pilote. Première phase typique dans toute formation de pilote militaire, il obtient ses ailes en février 1945, et ensuite sa qualification de pilote de chasse en septembre 1945. Il rentre en France et il va recevoir sa première affectation je crois à partir du 1er novembre 1945. C'est une affectation,



dans les souvenirs qu'il évoquait avec moi et je sais en particulier avec ses fils, qui l'a beaucoup marqué: il était très heureux d'être affecté à la « reco » au 2/33 sur P51 Mustang. Il y passe 2 ans, basé à Fribourg en Allemagne, ensuite il subit la transformation sur bimoteur parce que dans son parcours jusque là il n'avait touché aucun bimoteur, elle se fait sur Goéland, avant qu'il ne soit affecté sur Mosquito au 1/31 Lorraine basé à ce moment là à Agadir au Maroc. Il y restera près de 3 ans. Et ensuite une étape un peu particulière qui tient à l'organisation de l'époque pour la formation de nos pilotes de combat, qu'ils soient destinés à l'Armée de l'Air

ou à l'Aéronavale, il n'y a toujours pas les moyens installés en France, donc il faut encadrer les stagiaires qui sont envoyés en formation aux USA, et ce sera sa mission pendant 3 ans de voir arriver successivement des stages de pilotes militaires qui viennent faire leur formation avec les méthodes et le personnel américains. Il est là dans une fonction d'encadrement; en pratique, quand on feuillette son carnet de vol, on s'aperçoit qu'il en a profité pour beaucoup voler sur différents types de machines.

Après ces 3 ans, donc ces trois affectations très différentes



TEMOIGNAGE

dans l'Armée de l'Air, Mustang, Mosquito, encadrement de stagiaires, il est sélectionné pour aller faire le stage de pilote d'essais, et il est un des premiers pilotes français dans l'histoire de notre profession à faire son stage à Farnborough où se trouve à cette époque l'ETPS. Je crois que le 1er était Jacques Guignard à la fin de la guerre en février 1945, une promotion de l'EPNER porte son nom. Le 2ème formé chez nos collègues britanniques étant le Commandant Hourlier, et le 3ème Jean Franchi.



Il obtient évidemment sans problème son brevet le 1er décembre 1954 et il est affecté au Centre d'essais en vol (CEV). On peut dire qu'à partir de ce moment là, jusqu'en 1966 étape importante dans sa vie que je signalerai plus tard, il fera des essais en vol au service de l'État, majoritairement basé à Brétigny, avec 2 ans passés à Mont de Marsan au CEAM.

Il est très vite remarqué par le chef PN de Brétigny, le Commandant Marias. Et donc très jeune pilote d'essais, puisqu'il avait tout juste terminé sa formation, Marias le prend avec lui pour lui faire faire des évaluations, chose qui n'existe plus aujourd'hui. À l'époque on lançait de nombreuses machines, certaines expérimentales, certaines au-delà de la phase expérimentale, susceptibles d'être construites ultérieurement en présérie ou en série. Ainsi, je vais mentionner dans sa carrière quelques essais typiques qu'il fait très tôt dans la vie des programmes suivants :

Tout d'abord il fait le vol N°5 ou N°6, les documents ne sont pas tous cohérents, d'une machine



qui s'appelle le MD550. Peu de gens se souviennent de ce qu'était cet avion : et bien c'était le 1er marché expérimental d'aile delta confié à la société Marcel Dassault. L'avion était notoirement sous motorisé, donc l'expérimentation a été très vite limitée, les moteurs prévus étaient des Gabizo, il n'y avait que des Viper disponibles et le groupe fusée n'était pas encore disponible. Jean Franchi, avec le Cdt Marias, va

faire plusieurs vols d'évaluation de cette machine. Ayant identifié, avec les pilotes Dassault de l'époque, les défauts principaux de cette machine, elle va subir un grand chantier début 1956, elle revolera sous le nom de Mirage 1 et Jean Franchi fait l'évaluation de cette machine qui a la capacité d'aller jusqu'à Mach 1,5 en associant la PC du réacteur et l'appoint d'un groupe fusée, groupe fusée qui n'a pas la dimension de celui installé à la même époque sur le Trident. Il fera aussi avec Marias les 1er vols d'évaluation pour l'état français du Mirage III A.

Il a participé aussi aux essais du programme Trident II SO 9050. C'était un intercepteur léger avec des performances et une définition très particulières, et ce programme sera abandonné en avril 1958 au profit, et je pense que bien qu'appartenant alors à la société qui travaillait sur le Trident, je pense que c'était une bonne décision de choisir un avion qui ne soit pas seulement un intercepteur, mais qui soit plus polyvalent : c'est le début de la grande famille des Mirage III.



Dans sa période au CEV, Jean Franchi fera de très nombreuses missions d'évaluation d'appareils américains, soit des machines de série dans les forces US, soit des machines restées au stade expérimental. Il fera au moins 3 ou 4 missions sur la base d'Edwards, et au cours de l'une d'elles, au décollage d'une machine un peu curieuse qu'il est obligé de crasher, n'ayant pas eu les conditions nécessaires à une éjection, il s'endommage assez gravement la colonne vertébrale, fait une longue convalescence, il récupère et dès l'année suivante on le retrouve en mission aux USA.

Alors voilà les faits marquants de sa période au service de l'État. Il y en a une autre qui est très peu connue, sauf de quelques grands anciens, c'est la tentative d'explication de l'accident du

TEMOIGNAGE

Boeing 707 d'Air France qui n'avait pas pu décoller à Orly. Cet avion avait pris de la vitesse, et puis à un moment le pilote avait pris la décision d'arrêter le décollage dans des conditions de vitesse qui rendaient totalement impossible l'arrêt dans les limites de la piste. Les enregistreurs de l'époque ne fournissaient qu'un seul paramètre pour essayer de comprendre, c'était la vitesse. Impossible de savoir quelles avaient été les actions sur les commandes, le comportement des réacteurs, des aérofreins ou des spoilers qui en tenaient lieu. L'Ingénieur Général Louis Bonte, qui avait été Directeur du CEV, donc de Jean Franchi et qui appréciait énormément ses qualités professionnelles, avait été nommé Président de la commission d'enquête et il avait choisi Jean Franchi qui n'avait jamais touché à un quadriréacteur de transport, pour tenter d'expliquer ici sur la piste d'Istres si tel ou tel comportement pourrait expliquer ce qu'avait rencontré cet équipage. Le rapport n'a jamais pu conclure de façon claire et définitive.



Equipe d'essais du Trident



*Avec
Serge Dassault*

A ce moment, si j'ose dire, Jean Franchi n'a pas un goût pour poursuivre une carrière dans l'Armée de l'Air, par rapport à l'École de Guerre, à l'encadrement d'un grand nombre de personnes, il n'a pas le profil de son camarade Fleury qui poursuivra sa carrière dans l'Armée de l'Air. Et il a déjà mis un petit pied dans le programme Concorde dans la mesure où dès que le programme a été lancé, ou peu après, programme sur lequel je rappelle que la mainmise de l'État était assez considérable tant du côté français que britannique puisque c'étaient les deniers des contribuables des deux pays qui payaient tout, et donc il y avait une équipe qui avait été constituée au CEV pour commencer à dialoguer avec l'équipe essais en vol du constructeur, dirigée par André Turcat qui nous fait l'amitié d'être là ce soir au premier rang devant moi, et donc les deux premières personnes qui viennent dialoguer sur le programme Concorde sont Jean Franchi et André Cavin qui est là également ce soir. La première réunion professionnelle que j'ai avec Jean c'est un jour où mon chef André Turcat m'envoie défendre, vis-à-vis des deux camarades du CEV, ceux qui sont vraiment devenus mes camarades ensuite, les conditions minimales que devrait remplir la piste permettant les essais du Concorde. Pouvait-on renforcer, rallonger la piste existante ? Ça a débouché sur la construction d'une nouvelle piste.

En 1966, la direction générale de Sud Aviation décide de s'attacher les services de Franchi, pour renforcer l'équipe qu'avait commencé à constituer André Turcat. Mais le programme était en retard, et il n'y avait pas à l'été 1966 suffisamment de travail à Toulouse pour absorber un pilote d'essais supplémentaire avec la seule activité de l'époque qui était la Caravelle essentiellement en réception, il n'y avait plus à ce moment là de grands développements. Donc il va prendre un poste tout à fait curieux dans son parcours de pilote d'essais, il va être assistant du Directeur Technique de l'époque, M. Pierre Satre qui était l'Ingénieur en Chef « père » de la Caravelle, et pendant un peu plus d'un an il va être un collaborateur assistant de M. Satre non pas qu'il fasse ingénieur du bureau d'études, mais faisant la liaison en essayant d'harmoniser le mieux possible les positions du bureau d'études de Toulouse dirigé par la forte personnalité de Lucien Servanty et du bureau d'études de Filton dirigé par Bill Strong.

Et puis l'activité augmente aux essais en vol et il va nous rejoindre définitivement fin 1967 et il restera à Toulouse pilote d'essais puis chef PN (enfin ce n'est pas ça qui est important dans la carrière de Jean) jusqu'à son 60ème anniversaire en 1983.

TEMOIGNAGE

A l'époque dans le groupe Aérospatiale existait une règle : tout navigant quelle que soit sa spécialité (essais, instruction, liaison, pilote, ingénieur, mécanicien) devait prendre sa retraite au plus tard à 60 ans.

Alors les faits marquants de sa carrière sont pour beaucoup associés au programme Concorde, je ne vais pas vous lasser en les énumérant tous, j'en mentionnerai quand même quelques uns qui, je pense, ont compté pour le programme et pour lui et auxquels j'ai été heureusement souvent associé.

Premièrement, il fera le 1er vol de l'avion de présérie N°02, qui n'est que le quatrième Concorde, mais qui est la première machine représentative des caractéristiques du futur avion de série, par certains systèmes mais surtout c'est le premier avion qui a les formes et la propulsion. Il fait ce premier vol avec Jean Pinet, qui est parmi nous ce soir et avec Jean Beslon qui était là il ya quelques minutes et qui était pour la première fois un ingénieur du motoriste participant au 1er vol d'une machine quand même relativement nouvelle et prototype.



Deuxième évènement marquant pour moi dans la carrière de Franchi, il sera le 1er commandant de bord de la 1ère traversée de l'Atlantique nord en septembre 1973 de Washington à Orly (Roissy n'existait pas encore) avec l'avion de présérie qui avait moins de carburant que l'avion de série et donc une étape beaucoup plus difficile que New York - Paris.

Autre évènement significatif pour moi dans la carrière de Jean, c'est la campagne d'essais d'octobre 1977 quand après une longue procédure juridique, nous nous posons pour la première fois sur l'aéroport JFK à New York. Dans cette campagne nous faisons tomber, avec une équipe dirigée par Jean, associant des pilotes des services officiels, d'Air France et de British

Airways, les derniers préjugés qui restaient vis-à-vis de l'adaptation de cette « effroyable » machine aux populations locales environnantes.

Dernier point majeur associé au programme Concorde, il sera l'homme de base des vols d'essais des commandes de vol électriques dans la configuration des lois de base que l'on retrouvera au 1^{er} vol de l'A320 avec mini-manche, et développées sur un marché d'études.

En dehors de Concorde, je relèverai dans sa carrière le 1er vol de la Caravelle banc d'essais volant du moteur SNECMA-GE CFM56, au départ de Bordeaux Mérignac où l'avion avait été modifié, avec en particulier Jean Conche qui, je crois, est avec nous ce soir.



Et puis enfin, parce que je ne voudrais pas être trop long sur sa carrière, il fera le 1er vol du Transall NG, et surtout il sera l'homme de base de notre équipe pour définir les procédures de ravitaillement en vol Transall-Transall de jour comme de nuit.

A 60 ans, les règles de la maison voulant qu'il s'arrête, il a dans sa fin de carrière volé sur Airbus sur lequel il a été qualifié, il a fait de l'instruction sur Airbus. Il va poursuivre de façon totalement bénévole de l'âge de la retraite jusqu'à quelques mois avant son décès, une assistance à la compagnie Panamerican Airways.

Voilà pour sa carrière, je voudrais vous dire maintenant quelques mots de l'homme. Tout d'abord en tant que pilote d'essais il est exemplaire dans tous les domaines que comporte notre métier quelles que soient les spécialités:

- la préparation: qui doit être minutieuse que ce soit dans un monoplace, que ce soit dans une équipe intégrée d'un avion multiplace.
- l'exécution: Jean était certainement un pilote exceptionnel du point de vue de la précision d'exécution, de la rapidité de réaction et sans raconter d'anecdotes j'en ai vécu deux exemples où par sa rapidité il a peut-être je ne vais pas dire sauvé la machine ce serait peut-être excessif, c'étaient des essais de roulage dans la neige, mais ça aurait pu très mal se terminer s'il n'avait pas réagi aussi vite.
- et enfin la partie importante quelle que soit la spécialité, quelle que soit la nature des essais, la qualité du compte rendu. Que le compte rendu soit verbal, vulgairement

TEMOIGNAGE

appelé débriefing, ou qu'il soit écrit, eh bien là je peux vous dire que Jean avait une qualité de clarté d'expression, de brièveté, éliminant le secondaire pour aller à l'essentiel. Avec Gilbert Defer nous avons relu des rapports d'évaluation qu'il avait écrit dans les périodes dont je parlais tout à l'heure lors d'évaluations de matériels nouveaux: c'est strictement un modèle, qu'il s'agisse de l'étude de l'ergonomie de la cabine aussi bien que des qualités de vol analysées pendant des vols quelquefois très brefs, il avait au plus haut degré toutes les qualités nécessaires à tout navigant d'essais.

Dans le métier de pilote d'essais chez un constructeur, on est amené à faire de l'instruction et je dois vous dire qu'avec un certain nombre de camarades nous redoutions un peu de voir Jean Franchi face à des stagiaires devant acquérir une qualification sur un nouveau type d'appareil, ce qu'il a d'abord fait sur Caravelle puis sur le fameux Concorde. En effet, Franchi avait une réputation de testeur ou de sélectionneur dans ses fonctions au CEV, d'homme excessivement dur et exigeant pour qui voulait ou devait faire le métier des essais. Eh bien nous découvrîmes qu'il avait une attitude totalement différente quand il était en face de stagiaires. Il parlait de l'idée que « si les employeurs les ont choisi pour les transformer sur telle ou telle machine, ils ne doivent pas être a priori mauvais donc il m'appartient de détecter où ils ont des difficultés et de porter uniquement mon effort sur l'identification des difficultés et ensuite de les décomplexer vis-à-vis de ces problèmes ». Et il a aussi bien réussi en formant des pilotes d'Air France que des pilotes de Braniff pendant la période où Braniff utilisa Concorde. Finalement il s'est révélé un remarquable instructeur ce dont nous doutions au départ dans la petite bande que nous formions à l'époque.

Il avait un certain nombre de traits de caractère qui lui étaient assez spécifiques. Jean Franchi n'était pas un « communicant », vous savez que maintenant c'est obligatoire, que ce soit sous forme d'interview, d'articles à rédiger pour des revues spécialisées, de participation à des conférences où chacun rapporte ce qu'il a vécu etc. avec quelquefois plus ou moins de vérité dans l'expression (on ne peut pas tout raconter). Jean avait strictement horreur de ça. Il a quand même été confronté quelquefois à des conférences de presse auxquelles il ne pouvait échapper de par ses fonctions. Et là ce fut un plaisir tellement il avait des réponses brèves, parfois même cinglantes, et toujours quand il le pouvait, surtout en face de journalistes américains, avec une pointe d'humour. Ce fut le cas quand il posa pour la première fois les roues de Concorde à Dallas pour l'inauguration de l'aéroport, ce fut à nouveau le cas quand on posa pour la première fois les roues de Concorde à JFK en 1977.

Jean était un garçon à caractère solitaire, indépendant, empreint d'une extrême modestie, d'une grande discrétion, et pour bien montrer son caractère solitaire, il pratiquait du sport pas simplement comme une distraction, comme un effort pour se maintenir en forme, peut être pour prévenir le développement d'éventuelles séquelles de son grave accident de 1958. À vélo, à 55 ans ou plus, il faisait des choses, seul ; il n'était pas comme ces bandes de cyclistes avec des maillots voyants imitant le Tour de France au long des routes. Non, il partait seul, escalader un col pyrénéen le matin de bonne heure l'été avant d'aller au travail. Ça décrit parfaitement Jean.

Jean a été un grand Monsieur tant au service de l'État que de l'industrie,... et c'était mon ami.



Henri Perrier

LE PREMIER VOL CONCORDE DE JANY



Hôtesse de l'air entrée à la compagnie le 1er juillet 1970 comme « Hôtesse Bébé », elle commence véritablement sa carrière comme hôtesse « à part entière » en novembre 1970, directement sur long courrier, Secteur Amérique du Sud (LC2), puis plus tard sur Boeing 747 Secteur Asie (LC1) jusqu'en 1980 où le 1er juillet 1980 elle effectue son premier vol sur Concorde.

Le 1er novembre 1982 elle répond à la proposition de la Compagnie d'une formule de « travail en temps alterné ». Elle totalise 800 heures de vol sur Concorde et un total de 9891 heures jusqu'au 1er juillet 1992 fin de sa carrière.

*Madame Bellat avait dédié son premier vol sur Concorde à son mari **Georges Bellat**, officier pilote disparu en mer en Boeing 707 à Caracas le 3 décembre 1969. Il était en mise en place avec son équipage entre Caracas et Pointe à Pitre. Il rêvait de pouvoir un jour être aux commandes de ce merveilleux avion présenté au public lors de son premier vol 2 mars 1969.*



Jany et Sylvie Monso



Equipage en « stand by » à Mexico, le 8 juillet 81 : De gauche à droite : Patrick Lallée, Félix Vicens, Lucien Ravera, Jany et Danièle Draï.

Jany Bellat effectue son premier vol sur Concorde le 1er juillet 1980, sur le vol AF053 de Paris à Mexico via Washington. Son équipage : commandant Félix Vicens, pilote Jean Claude Delorme, mécanicien Henri Ranty, chef de cabine Daniel Ferragu, hôtesse Michèle Aissani, Catherine Escaravage et stewards Petit et Jean Louis Pelletier. A cette occasion, Félix Vicens a écrit un mot de bienvenue, plein de poésie, sur le carnet de voyage de Jany.

TEMOIGNAGE

Soyez, Madame Bellat, bienvenue sur Concorde le merveilleux avion, méconnu parfois de ceux de il devrait être un objet de "grande fierté", suscite toujours l'étonnement et l'admiration.

Il donne à chacun de nous le sentiment d'une expérience nouvelle, enrichissante et peu commune.

Concorde vous apportera aussi, dans votre travail, du changement, des activités plus prenantes, de nombreuses satisfactions et des moments de joie devenus rares dans notre métier.

Et, comme l'écrivait un poète :

"Ami, quand tu pourras glaner quelque allégresse
Avec enivrement goûtée en la douceur,
Et que son souvenir augmente, humble richesse,
L'invisible trésor qui s'amasse en ton cœur."

Croyez à ma cordiale sympathie

F Vicens

« Soyez, Madame Bellat, bienvenue sur Concorde le merveilleux avion, méconnu parfois par ceux dont il devrait être un objet de « grande fierté », [et qui] suscite toujours l'étonnement et l'admiration.

Il donne à chacun de nous le sentiment d'une expérience nouvelle, enrichissante et peu commune.

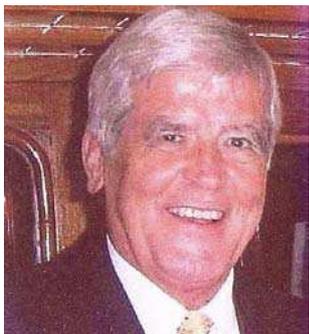
Concorde vous apportera aussi, dans votre travail, du changement, des activités plus prenantes, de nombreuses satisfactions et des moments de joie devenus rares dans notre métier.

Et, comme l'écrivait un poète :

« Ami, quand tu pourras glaner quelque allégresse,
Avec enivrement goûtée en la douceur,
Et que son souvenir augmente, humble richesse,
L'invisible trésor qui s'amasse en ton cœur. »

Croyez en ma cordiale sympathie. F Vicens »

L'EMERAUDE



Le dictionnaire Larousse précise: « Pierre précieuse d'une belle couleur verte, silicate d'aluminium et de béryllium que l'on trouve dans les pegmatites, roche granitique généralement filonienne à très grands cristaux pouvant contenir des minéraux variés ».

Mais il existe aussi dans la Nièvre à Corbigny, une association appelée « L'avion Emeraude », créée en mémoire du Dewoitine D332 N°1, « Emeraude » qui s'est écrasé le 15 janvier 1934, quelques mois après la création d'Air France en 1933.

**Par Louis Raynal
Membre de l'ApCos**

Cette association s'est donnée pour mission de restaurer le monument élevé en 1935 à la mémoire des dix occupants de l'Emeraude. Le temps a passé. Le froid, le gel, la neige, le vent, le soleil ont causé de tels dégâts qu'une restauration sérieuse s'impose.

En 1984, notre président d'honneur de l'APCOS, Fernand Andréani, avait prononcé un discours au pied du monument, mettant en relief: « le sacrifice de Maurice Noguès et de ceux qui, volontaires, prirent place à bord de l'Emeraude. Non le sacrifice ne fut pas inutile car pour nous qui représentons la génération de l'aviation d'après guerre, nous sommes fiers de l'héritage qu'il nous a laissé. Grâce à lui et à ses compagnons, l'aviation a fait depuis 50 ans d'énormes progrès sur le plan de la technique et de la sécurité des vols ».



1934. Le Dewoitine D332 « Emeraude » à Saïgon (Gouache de Philippe Mitschké 1998)

Les Dewoitine 333 et 338 qui succédèrent au 332 s'illustrèrent dans la flotte Air France. Huit d'entre eux en faisaient encore partie après la guerre en 1946.

C'est en vue de cette restauration que fut créée, en novembre 1999, l'association Emeraude. L'association prit forme, un bureau fut créé, des statuts déposés. De réunions en conseils d'administration, l'appel aux adhérents fut entendu, et les cotisations, les dons arrivèrent dans la caisse du trésorier.

En novembre 2001, le conseil municipal de Corbigny lance un appel d'offres auprès de cabinets d'architectes. Trois solutions sont évoquées: restauration, habillage, reconstruction

TEMOIGNAGE

à l'identique. En février 2002, un architecte est retenu. Il préconise la restauration du monument existant. La participation de l'association aux travaux de restauration du monument et du site représente 20% du montant des travaux engagés dans ce but par la mairie de Corbigny.

La cérémonie d'inauguration du monument a été fixée au 29 mai 2004, 70 ans après l'accident. Journée très émouvante avec la présence des enfants, petits enfants et arrières petits enfants des familles des victimes : Balazuc, Chaumié, Crampel, Launay, Noguès et Queyrel. Messe en l'église de Corbigny. Allocutions et dépôts de gerbes aux noms de la Municipalité, de l'association de l'Avion Emeraude, d'Air France, du Souvenir Français, de l'association des Vieilles Tiges.

Le Président du Musée Air France, Denis Parenteau, a prononcé, ce jour là, une allocution très détaillée et très émouvante sur la ligne Saïgon Paris, sur la vie et la personnalité de Maurice Noguès, ainsi que sur les circonstances de l'accident.

Aujourd'hui, le monument parfaitement entretenu, illuminé le soir, est accessible par une allée jalonnée de photos et de textes émanant du Musée Air France. L'association collecte des documents d'archives, des témoignages en vue de leur rassemblement sur un CD ROM. Monsieur Parenteau, recherche de son côté des informations pour la réalisation d'une brochure destinée à la vente.

Louis Raynal



Photo aérienne du monument par René Aubé

Les 10 victimes de l'Emeraude :

- **L'équipage :**
 - **André LAUNAY** Pilote
 - **Camille CRAMPEL** Mécanicien
 - **Ferdinand QUEYREL** Radio
- **Les passagers :**
 - **Pierre PASQUIER** Gouverneur Général d'Indochine
 - **Léon BRUSSEAU** Officier d'ordonnance
 - **Maurice NOGUES** Pionnier de l'aviation, Directeur Général Adjoint Exploitation Air France
 - **Emmanuel CHAUMIE** Directeur de l'Aviation Civile et son épouse **Colette**
 - **Maurice BALAZUC** Directeur Technique Air France
 - **Jean Jacques LARRIEU** Journaliste

TEMOIGNAGE

Un ouvrage est paru à l'automne aux Editions du Rocher, relatant la tragédie de l'Émeraude :

« Je recommanderai la lecture de « La tragédie de l'Émeraude » de Michèle Kahn, qui nous aide à replacer l'action de Maurice Noguès dans le milieu des années 30 et dévoile certains aspects de la présence française en Indochine »:

Denis Parenteau (La Lettre du Musée Air France)

Le livre :

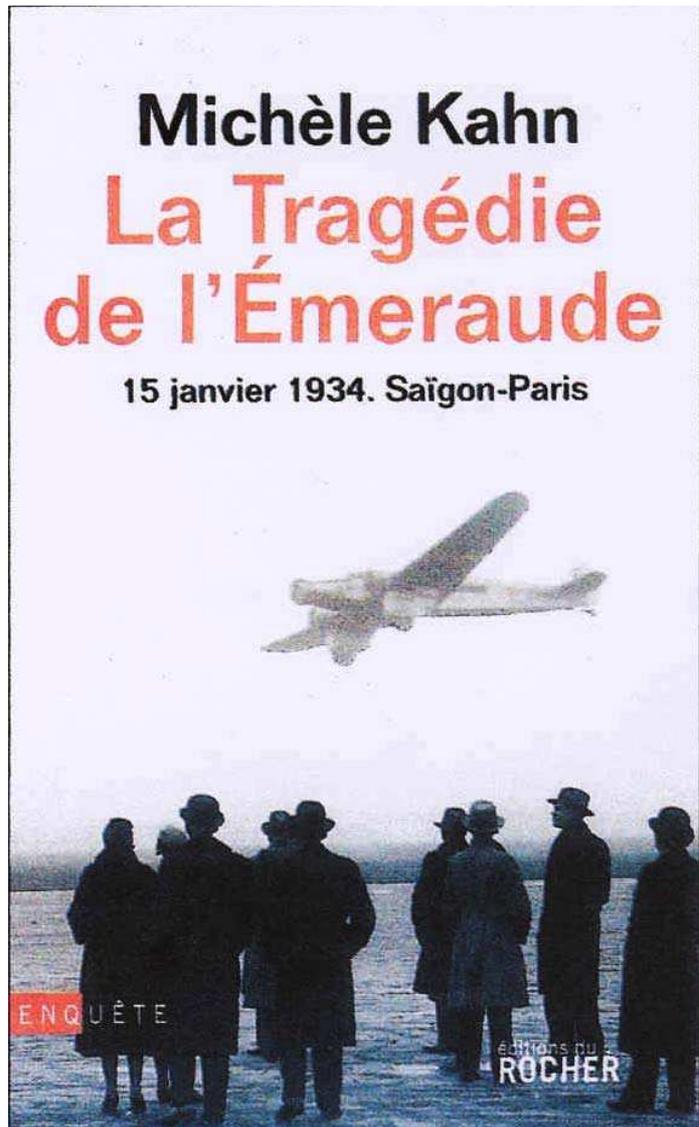
Maurice NOGUÈS fut un très grand pilote, héroïque et méconnu. Le premier vol de nuit pendant la Grande Guerre, c'est lui qui l'accomplit. Ensuite il inaugure les premiers vols de nuit commerciaux en 1923, le premier voyage Paris-Moscou en 1914, le premier Paris-Téhéran en 1925, la première liaison totale jusqu'à Saïgon en février 1930. (A noter que Mermoz traversa l'Atlantique Sud trois mois après, en mai 1930 et que les premières traversées régulières de l'Océan datent de 1935).

La ligne Paris Saïgon compte plus de douze mille kilomètres, traverse treize pays, coupe huit fleuves, survole onze mers, treize chaînes de montagnes et trois déserts.

A l'origine, dix jours sont nécessaires. Il faut changer plusieurs fois d'avion et accomplir un trajet en automobile. L'idéal serait de pouvoir rallier Saïgon avec un seul engin. Ce sera le Dewoitine D332, baptisé Émeraude, fulgurant appareil qui bat 4 records avant d'accomplir un vol triomphal vers Saïgon. Des personnalités ont pris place à bord. Au retour, s'ajoutent Pierre Pasquier, Gouverneur général d'Indochine, et son officier d'ordonnance. L'avion s'écrase à Corbigny. Il n'y a aucun survivant. Seules survivent des énigmes. Comment cet accident a-t-il pu se produire ?

C'est une histoire de fatum. Deux hommes. L'un n'a en tête que l'aviation, l'autre n'a en tête que l'Indochine. Chacun a consacré sa vie à sa passion. Le sort les rassemble. Ils sont dans le même bateau, ou plutôt sur le même avion. Leurs exigences croisées font que le bâtiment coule, ou plutôt que l'avion s'écrase.

Michèle Kahn est écrivain, journaliste, diplômée de l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales. Depuis 1997, elle écrit principalement des romans. Elle est notamment l'auteur de *Shangai-la-Juive* (Editions du Rocher) et de *Cacao* (Prix cœur de la France 2003, Edition Bibliophane Daniel Radford).



L'AGE D'APOLLO

La tête dans les étoiles



Par Bernard Chabbert
Pilote
Journaliste aéronautique
Commentateur de meetings

Le 20 juillet 1969, à 21h17 heure de Paris, Neil Armstrong, à l'issue d'une approche plus que délicate, posait en douceur, dans la Mer de la Tranquillité, le module lunaire « Eagle » après une légère remise de gaz en manuel. Au toucher, voyant bas niveau carburant allumé, le LEM ne disposait plus que d'une autonomie d'une quinzaine de secondes de vol. Celui que l'on surnommait « Icestrong » annonçait alors calmement à la salle d'écoute pétrifiée : « The Eagle has landed ! ». Quelques heures plus tard, à 3h56 le 21 juillet, il posait le pied sur le sol lunaire, suivi quelques minutes plus tard par Buzz Aldrin. Au total douze hommes marchèrent sur la lune lors des différentes missions Apollo. Apollo 11 marquait l'aboutissement de l'ambitieux programme lancé par Kennedy 8 ans auparavant.



Bernard Chabbert, avec son style inimitable, nous raconte ici comment, jeune reporter pour Europe 1, il a vécu l'aventure Apollo au bord de la « Nasa Road One » et de « Clear Lake ».

*Article paru dans la revue Aéromed N°5 de mars 2004
 Excellente revue à lire en ligne : <http://www.aeromed.fr/>*

Je venais d'être embauché à Europe 1 comme reporter, et la fin des sixties était sans doute l'époque la plus fabuleuse pour celui qui avait choisi ce métier. La télé était encore un instrument très lourd, dévoreur de budgets et de personnel, alors que la radio plongeait dans l'instantanéité de l'évènement. On travaillait en solo et sans filet, et la généralisation des correspondants locaux n'était alors pas même envisagée : toute radio qui se respectait régnait sur une équipe de reporters qui parcouraient la planète en classe affaires avec leur lourd *Nagra* en bandoulière, et, dans ce domaine, Europe 1 était une radio très très respectable, qui donnait le ton dans le business du grand reportage.



Après m'avoir embauché et collé aux bouchons routiers pendant deux semaines, au fort de Rosny, pour m'habituer au micro et au direct, Jean Gorini m'avait expédié à Houston. Gorini était un Didier Daurat de la radio. En m'engageant, il m'avait posé quelques questions sur ce qui me faisait fonctionner les neurones, et je lui avais raconté à quel point l'aventure d'Apollo, première exploration interplanétaire de l'histoire des hommes, m'empêchait de dormir.



Je me suis donc retrouvé à Houston, après seulement deux semaines de radio, pour un premier reportage. Ensuite, au fil de ces correspondances étirées sur presque deux décennies, j'ai passé par petits bouts près d'un an de ma vie au bord de la *Nasa Road One*, un ruban de goudron pas terrible qui quitte l'autoroute Houston-Galveston vers l'Est - Nord-est et vient se cogner à un lac fangeux étrangement baptisé

TEMOIGNAGE

Clear Lake, au bord duquel sont parsemés, sur des hectares de kikouyou, ce gazon tropical épais et coupant, les bâtiments blancs d'un campus austère et glorieux : le Johnson Space Center de la NASA.

Et s'il y a un endroit au monde que je vénère et que je respecte, c'est *Nasa Road One* et *Clear Lake*.

Au début d'Apollo, Clear Lake était un réservoir à moustiques, et le centre spatial portait le titre superbe de *Manned Spacecraft Center* : le Centre des Vols Habités, Manned Spacecraft Center. **Tout un programme !**



Deux ou trois lotissements de villas milieu de gamme se battaient contre la végétation luxuriante autour des berges du lac, en un décor ponctué de quatre motels à cinq étages, dont deux seulement possédaient un bar correct car climatisé avec *combo* de *rock and roll* façon Houston d'alors, *pré ZZ Top* si vous aimez ça, et des filles bronzées et en pleine santé qui dansaient sur le bar comme si leur vie en dépendait.



Poste Capcom, alunissage Apollo 11 : Charlie Duke, Jim Lovell, Fred Haise

Les clients mâles appartenait à deux espèces :

- Ou bien ils se cachaient derrière des gueules d'officiers de commandos doublés de joueurs d'échecs, eux aussi bronzés, décidés, souriants et égocentriques, et le barman s'activait devant eux, tout sourire, et les filles s'alanguissaient lorsqu'ils lorgnaient vers leurs longues et jolies jambes. Ceux là étaient les astronautes et leurs demi-frères, les membres du clan des équipes de direction des vols. **Les stars !**

- Ou bien, alignés en rangées molles, le ventre contre le comptoir, ils appartenait à la troupe des ingénieurs anonymes. Ils semblaient,

en majorité, sortir tout droit d'une couveuse à zombies. Intellectuels armés de QI pharamineux ils étaient habités de leurs rêves de trajectoires sidérales, visages blanchâtres et lunettes d'écaille épaisses comme des hublots de module de commande, ouverts sur le petit infini doré, parcouru de sillons de microbulles, qui remplissait leurs chopes de bière glacée, des chopes uniques car frappées des insignes de la mythologie d'Apollo.

De l'autre côté de *Nasa Road One*, s'étendait donc le Centre des Vols Habités. Là, entre 1968 et 1972, vivait le dieu Apollo, qui donnait un sens à la vie de ceux qui habitaient cette petite bourgade perdue sur la planète Terre, et même les bières froides servies sous son égide avaient un goût exceptionnel.

Tout, à cet endroit et à cette époque, avait un goût, un parfum, une signification exceptionnels. Car c'était là qu'il fallait être pour vivre pleinement le sens d'une période-charnière de l'Histoire, là et nulle part ailleurs.

Et lorsqu'au milieu de la nuit, la dernière bière lapée, les portes des bars s'ouvraient en laissant exploser quelques ultimes spasmes de guitares trop électrisées sur le gazon trop vert baigné de la clarté pâle des spots hollywoodiens accrochés aux façades de ces hôtels artificiels plantés en



TEMOIGNAGE

rase campagne, les deux populations masculines, guerriers et intellos confondus, sacrifiaient au rite. **Le rite !**

La lune attendait, brillante, accrochée dans le ciel étoilé. Alors ils levaient les yeux, se taisaient, s'arrêtaient, comme épinglés par le disque pâle, sur le parking du Kings ou de l'Holiday Inn, immobiles auprès des ombres noires des palmiers plantés à la diable au travers des pelouses tropicales, et se souvenaient soudain que tout cela n'était pas un rêve. Tétanisés, les buveurs de *Bud*, rendus muets par la réalité de leur mission, se laissaient prendre par l'incroyable réalité.



Tous, ils étaient venus là pour cette sphère blanche suspendue dans le ciel de nuit. **Elle était là pour eux, et eux pour elle.** C'était un instant de confrontation entre des hommes et une planète. Ils s'en remplissaient les yeux, puis montaient lentement dans leurs voitures, le cœur battant et l'âme en paix.

Le Centre des Vols Habités puait le génie humain. *Clear Lake*, cet endroit dont autrefois seul un Faulkner en verve aurait pu faire un lieu intéressant, devenait le centre du monde terrien. Des journalistes, venus de partout avec leur savoir péremptoire d'historiens du moment, se découvraient soudain modestes car subjugués par la beauté d'un évènement, et hantaient de leurs discussions enflammées, les trois restaurants des bords du lac au long d'interminables soirées passées à rêver ensemble d'un futur interplanétaire.

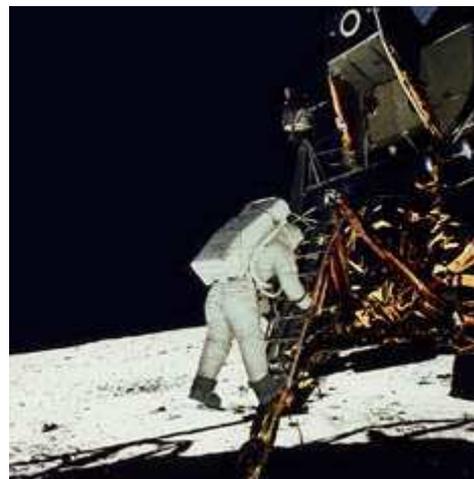
La guerre du Vietnam, qui alors faisait rage, leur apparaissait plus que jamais telle une incongruité obscène, d'autant plus que l'un d'entre nous avait découvert qu'une mission Apollo ne coûtait au contribuable américain que l'équivalent de deux journées de combat en Asie. **C'était une drôle d'époque, Apollo.** Elle venait clôturer une période d'une vingtaine d'années d'une phénoménale créativité collective, mêlant en un tourbillon vertigineux le rock and roll, la télévision, la civilisation de la consommation, l'explosion du cinéma, l'avion à réaction, l'inondation médiatique...

Nous étions quelques centaines, immergés, dans ce qui fut pour quelques années, le centre du monde, à ressentir ce bonheur de vivre, jusque dans le simple fait de se réveiller le matin en se disant qu'on allait passer la journée de l'autre côté de *Nasa Road*, en route vers les étoiles.

Bernard Chabbert



Equipage Apollo 11
Neil Armstrong, Michael Collins, Edwin Aldrin



Buzz Aldrin descend du LEM

HISTOIRE D'UNE TENTATIVE DE RECORD

15 décembre 1980, New York Paris en 3h08.



Dans Mach 2.02 N°34, Didier Le Chaton nous contait un retour New York à vitesse record un 24 décembre. Aujourd'hui, c'est Alain Bataillou qui nous explique sa tentative, un 15 décembre, toujours dans ces derniers mois de l'année où les vents d'ouest sont très forts dans la stratosphère.

Ce vol a fait l'objet de transports d'aérogrammes attestant de la performance et cet article est paru dans la revue du Club Philatélique Concorde.

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

Le 14 décembre 1980, M. Butel Commandant de bord, M. Poulain Mécanicien Navigant (OMN) et moi même comme Pilote, nous assurons le vol AF 001, avec le Concorde F-BVFC, de Roissy à New York. L'équipage PNC se compose de Bernard Betty en CCP, Martine Taillandier en hôtesse et en stewards Jacques Bidaud et Alain Polverelli. Je n'ai pas le nom des 2 autres PNC ! Au niveau de la préparation du vol à Roissy, nous prévoyons un très fort vent contraire : en moyenne 85 nœuds, soit environ 150 km/h de face, avec des pointes à 200 km/h. Après avoir pris un maximum de carburant (96,4 tonnes, soit environ 120000 litres de kérosène) nous trouvons en effet, pendant le vol, les forts vents prévus, Nous atterrissons en 31R à Kennedy ce qui nous donne un temps de vol de 3h38. Nous arrivons au parking avec 12,4 tonnes et 1 minute de retard sur l'horaire, 13h46 pour 13h45 TU !

Le lendemain, 15 décembre, lors de la préparation du vol retour New York Paris avec le F-BTSC nous constatons avec plaisir que le vent est toujours là. Estimant que nous avons quelques chances d'améliorer le record de durée du vol (qui était à cette époque de 3h06) nous demandons officiellement que les heures de décollage et d'atterrissage soient enregistrées en vue de l'homologation. Les contrôleurs de Kennedy sont très intéressés et vont noter le lever des roues au décollage en observant avec des jumelles !



**Michel Butel Serge Morrisset
Gilbert Barbaroux**

Avant de monter dans l'avion, je cours faire apposer un cachet du jour de New York sur 10 aérogrammes : inutile de chercher un bureau de poste dans l'aérogare de New York Kennedy, c'est le coiffeur de l'aéroport qui vend les timbres et met les cachets sur les lettres ! A cette époque en tout cas !



**Raymond Machavoine Lucien Ravera
Claude Poulain**

Nous décollons de New York à 18 heures 17 minutes et 45 secondes TU, heure transmise par la tour de contrôle, et après un virage à gauche vers la mer nous commençons l'accélération vers Mach 2. Près de New York, sur la route directe, existe une zone interdite utilisée par les avions militaires U.S. que l'on nous autorise quelquefois à traverser, ce qui nous fait gagner 5 ou 6 minutes de vol. Hélas, malgré nos

TEMOIGNAGE

demandes aux contrôleurs américains, c'est impossible aujourd'hui ; nous faisons le tour de la zone. En atteignant Mach 2, nous trouvons les forts vents de la veille: notre vitesse sol augmente et se maintient pendant 2 heures au dessus de 1200 nœuds (2230 km/h) avec un maximum à 1266 nœuds (2350 km/h). Je n'ai jamais volé aussi vite durant mon existence !

Comme prévu le vent faiblit un peu vers la fin du vol de croisière, à l'approche de la Manche. Pour prolonger au maximum le vol supersonique, nous modifions un peu notre route, rentrons en France par Kilo, Delta et Dieppe : j'ai noté début descente 1 mn après Kilo soit 75 nm avant Delta, et nous ne revenons en subsonique qu'au voisinage des côtes françaises, dans la région de Dieppe. Les contrôleurs français de la navigation aérienne sont au courant de notre tentative et ils nous aident au maximum en nous laissant prendre le cap directement sur Roissy : deuxième « pépin », un fort vent d'ouest souffle sur l'aérodrome et nous devons faire un tour de piste, ce qui nous coûte encore quelques minutes. Les 8 roues du Concorde F-BTSC touchent la piste à 21 heures 25 minutes 45 secondes TU, heure annoncée par le contrôleur de la Tour de Contrôle : 3 heures 08 minutes de vol ; c'est manqué de 3 minutes ! Nos 80 passagers sont mis au courant et sortent ravis de l'avion car nous mettons l'heure bloc à 21h29 TU pour un horaire à 21h45 !



**Alain Bataillou en décollage
« type New York » lors de son
entraînement à Montpellier sur le
F-BTSC justement !**

A noter que nous avons pris 84 tonnes de carburant au départ de JFK et il nous reste au parking 13,5 T. Consommations :: 84 tonnes pour aller et 70,5 au retour !

J'ai écrit à l'époque « Je suis convaincu que le « mur » des 3 heures de vol New York Paris sera passé. »

PS : 8 jours après, le 23 décembre 1980, un autre équipage, MM Caillat, Guégan et Frot, bat le record en 3 heures 02 minutes.

Alain Bataillou



**Un des 10 aérogrammes commémorant la tentative.
Cachet de départ en rouge : JAMAICA NY STA – DEC 15 1980
Cachet d'arrivée: AEROPORT CH DE GAULLE - AN2 – 15-12-1980
Signature des 3 membres d'équipage technique**

DU GOELAND AU CONCORDE

Les mémoires d'un Chef d'Escale



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

Lorsqu'en 1947 je vins passer mes congés chez des amis de mon père dans un petit village de pêcheur du nom d'Erquy situé dans les Côtes d'Armor (du Nord à l'époque), j'ignorais qu'il me ramènerait au Concorde.

A cette époque bien lointaine, j'admirais le vol des Goélands de mer, loin de penser qu'un jour je volerais sur le Caudron 445 dit Goéland (qui fut aussi utilisé par Air France) après que j'eus rejoint la Marine

Nationale comme « Pingouin », expression amicale utilisée par les gens de la Royale parlant de leur collègue de l'Aéronavale. Je devins le GPS de l'époque, homme essentiel puisque j'étais Navigateur.

Ayant signé mon contrat pour rentrer à Air France je fus refusé ultérieurement, comme personnel navigant, pour un problème bénin de vue à l'œil gauche: c'est en ce mois de juillet 1955 que, la même semaine, je me mariais et prenais une maîtresse du nom de « la Crevette ». Après un séjour aux « Ops » et au « Trafic » (service passage de l'époque) d'Orly et à l'issue d'un stage de 10 mois j'avais la possibilité de remplir les fonctions de Chef d'Escale. J'optais immédiatement pour cette possibilité. En route pour des séjours variés :

Deauville, escale saisonnière. Ma première mission : faire raccourcir les pommiers qui dépassaient les limites de pente au décollage du DC3, mais aussi de bien m'assurer que les jerricans de pétrole étaient pleins pour remplir les « goose neck » servant au balisage de nuit si notre appareil était en retard



Caudron 445 Goéland

Santa Maria pour 2 ans, escale technique, selon la situation météorologique pour nos vols desservant l'Atlantique Nord en Lockheed 1049, avec tracé des RTM (Route de temps minimum) que nous « vendions » aux patrons, pardon, aux « seigneurs » des avions à hélice de cette époque. En lisant l'article d'Alain Bataillou sur le vol Concorde direct Caracas Paris, mes souvenirs reviennent à ce vol 1049 de la KLM que nous assistions. La visi quasiment à zéro et l'aéroport de Lajes dans des conditions encore plus mauvaises, je suggérais au captain de se dérouter immédiatement sur Lisbonne à 3000 pieds, avec comme pronostic un atterrissage à Lisbonne avec 10 minutes d'autonomie restante. Ce furent les 4h30 de ma vie les plus longues, jusqu'au message d'arrivée. Récompense : un briquet publicitaire offert par la KLM !!

Quant à cet anticyclone que tout le monde vénère en France, il nous apportait dans la journée pluie, vent, ciel bleu, brouillard, orages etc. Excellent pour parfaire ses connaissances météorologiques !!! (Nous faisons souvent nous même nos cartes météo avec les messages transmis par les avions traversant l'atlantique)

Bône pour quelques mois seulement à la mise en route de la Caravelle. Juste le temps de me faire mitrailler par deux fois sur la route du retour en ville en rentrant le soir avec le personnel durant le couvre feu. L'armée venait chercher les passagers, quant au personnel inch'allah !

TEMOIGNAGE

Istanbul. Quelques mois également, histoire de me faire arrêter et reconduire à la maison trois fois, ignorant que les militaires avaient pris le pouvoir la nuit de mon arrivée.

Manille 5 ans. Rien de bien particulier, hormis quelques tremblements de terre et les nombreux typhons dont les vents à 200km/h perturbaient notre activité aérienne.

Nairobi 4 ans. Les avions passaient tôt le matin, ou tard le soir et les imprévisibles brouillards de rayonnement me donnèrent des sueurs froides. Souvent après avoir donné ma prévi par radio aux CDB, l'inverse se produisait.

Et le Concorde ?? Il arrive, soyez patient !



En août 1969 retour Paris et affectation pour 6 ans à la direction des programmes et horaires DGPG, responsable des Longs Courriers. Contraintes diverses, commerciales, entretien avion, rotation équipage, météo, fermeture d'aéroports etc. forment un véritable château de cartes. Fin 1975, le patron me demande de préparer les horaires du SSC sur New York et Rio. Oui Chef!!! Nous y sommes ! Première surprise: sur nos graphiques semainiers les horaires sont représentés par des traits couvrant la période aller retour d'un avion hors de sa base parisienne. Le New York, en B707 ou B747, est habituellement représenté par un trait de 19 cm, pour le SSC, le trait ne fait que 12 cm seulement. Deuxième surprise : l'horaire AF001, départ CDG 11h00 ; on arrive à JFK à 8h45, avant d'être parti, tiens, tiens ??

En 1976 je pars pour Roissy comme Inspecteur Passage et participe à la mise en ligne du Concorde sur Rio.

Fin 1976 je suis convoqué à la Direction du Transport pour m'entendre proposer 3 postes : Dakar, Rio, New York. Mon épouse suggère Rio, le fils New York et moi Dakar (j'adore l'Afrique). Taisez vous ce sera New York ! J'y serai le 15 Août 1977

Ainsi démarra pour moi une période extraordinaire de ma vie avec le « Bel Oiseau Blanc ». Un vrai concubinage. Je le bichonnais et chaque jour passé à JFK, j'assistais à son décollage en me rendant au restaurant chez « Greasy Spoon ».

Les débuts furent laborieux d'où mon intervention pour avoir une réserve à Kennedy (voir Mach2.02 N°33), ce que j'obtins grâce à mon ancienne affectation à DGPG.

Je passai 7 ans à JFK. De mon expérience avec les passagers je dois reconnaître que les « Concordiens » étaient d'une manière générale très agréables, peu exigeants, fidèles, les passagers parfaits. Etant toujours présent au départ je les connaissais quasiment tous.

Les médaillés seraient : Lino Ventura, Michelin, Raymond Barre avec un accessit à PPDA. Les mauvais points à Gina Lollobrigida et Yves Mourousi.



Nous avions des passagers totalisant plus de 100 traversées, à qui nous remettons un billet gratuit. J'ai souvenir de cette riche passagère japonaise de 60 ans, accompagnée de sa cour, qui me fit convoquer à l'Hôtel Pierre quelques jours avant son premier vol supersonique vers Paris pour me dire «Concordo very hoto» ; traduction : la paroi de l'avion est très chaude ! Les explications lui donnèrent satisfaction car le lendemain elle nous invitait au Met. Elle était la Présidente de l'Association Mondiale des Arts ! Le jour du départ elle offrit un

TEMOIGNAGE

collier de perle à mon épouse, je reçus un magnifique livre en japonais : comment apprendre à jouer au golf ! L'équipage du vol reçut à son tour de magnifiques cadeaux. Ceci est un petit aperçu de mon vécu avec la clientèle très spéciale du SSC. Mais que d'autres tels que : les allers-retours journée des PDG, la vice Présidente aux 4 bonhommes, ce joaillier parisien arrivé le matin et squattant mon bureau pour présenter un incroyable diamant à des acheteurs éventuels avant de reprendre le Concorde de 13 heures. Et ceux qui me suppliaient pour voyager devant, ou ces excellents clients du 747, terrorisé à l'idée de prendre le Concorde.

J'ai eu la chance de connaître tout cela grâce au Concorde car sur les autres appareils je n'étais pas aussi proche de la clientèle répétitive.

Dans un prochain article j'évoquerai les difficultés de la préparation des vols Concorde dès que l'on sortait des chemins battus ...

En attendant, veuillez trouver ci-dessous un droit de réponse, qui fait suite à mon article « Concorde 3 -Concord O », publié dans le Mach2.02 N°36 et où « l'on » me taxe de chauvinisme ...

CONCORDE CONTRE CONCORD (suite)

Suis-je vraiment chauvin ? Ce sera à vous de décider !!

Lorsque la Société des Parcs d'attraction Disney Land décida d'ouvrir le Centre d'EPCOT à Orlando, elle affréta 2 Concorde pour l'inauguration de ce centre.

Les 2 appareils devaient se poser ensemble sur les deux pistes parallèles de cet aéroport.

Comment interpréter ensemble ?

Facile, chacun sur une piste.

Qui se posera le premier ??

Ensemble !!!

Notre CDB, Jacques Schwartz, pris en charge l'approche et les deux appareils se présentèrent en finale, exactement sur la même ligne, puis vint l'atterrissage.

Qui se posa le premier ?

Pour vous aider : l'un fit un kiss landing, pour ne pas dire un « french kiss », quant au second : à moi la terre ! Je connais la réponse car j'y étais !!

Suis-je vraiment chauvin ??

[Oh ! mon cher André oui ! Il n'y a plus de doute ... N.D.L.R.]

André Moreau

Atterrissage simultané à Orlando le 18 octobre 1982 à 12h15 locales



TEMOIGNAGE



29 MAI 1976, LE VOL LE PLUS LONG

AF 200, Caracas Paris CDG en direct



Jean François Berthelot revient sur l'article d'Alain Bataillou et nous parle du mécanicien d'escale resté, du fait du vol direct, cloué au sol à Santa Maria.

**Par Jean François Berthelot
Contremaître ME.QN 1975 - 1980**

C'est avec beaucoup de souvenirs que j'ai lu les récits de notre ami Alain Bataillou. Afin de compléter le post-scriptum de son « rapport de vol », je voudrais vous raconter la petite anecdote liée à l'aventure du mécanicien sol resté « sur le caillou », comme nous le définissons à la D.M.

Nous programmions donc un mécanicien convoyeur pour effectuer le vol AF200/201 et assurer l'assistance technique aller/retour à l'escale de Santa Maria. J'étais à l'époque contremaître à DM.QN, avec la possibilité, comme mes collègues, de désigner le mécanicien concerné. Il faut dire que, compte tenu du contexte d'exploitation et de la fierté de voler sur « notre avion »... les places étaient « assez chères »... et il s'était constitué un petit noyau de mécaniciens prévus ou affectés pour cette rotation.

Je me souviens que Dailly (c'était le nom de ce mécano) était venu me voir quelques temps avant pour me faire part de sa disponibilité et que lui aussi aimerait bien faire cette mission. Je lui promis donc que la prochaine fois, ce serait « son tour ». Promesse tenue ... il s'envole donc ce 28 mai, fier, heureux, avec sa « caisse à clous » et une liste de ... bouteilles de porto à ramener pour les copains du hangar ... et pour commémorer « le baptême de cette mission ».

Il a, en effet, vu passer l'avion tout là haut ... « la flèche d'argent dans le ciel azuré »... Il fallait alors revenir !!! Avec ses outils (toujours dans la caisse) et ... le porto ... mais ce jour là, pas de vols commerciaux entre les Açores et CDG. Nous lui avons trouvé un vol cargo qui repassait par Pointe à Pitre ... et oui ... les Antilles !

Comme la famille des mécaniciens sol est une grande famille, notre ami Dailly a retrouvé, sous les cocotiers, des collègues ... Et des retrouvailles, ça se fête ... et ils ont échangé le porto ... contre des bouteilles de rhum.

Quelques jours plus tard, au hangar : « Dailly ... dans mon bureau !! Alors que s'est il passé ? Tu veux partir, l'on te fait confiance, l'on te charge d'une mission complémentaire ... tu reviens en retard ... et avec un autre produit que celui commandé ... où en est alors la QDS ? »

Nous nous sommes bien amusés de cette péripétie, quelle aventure !! Et avons, bien sûr, partagé l'exploit de ce vol le plus long.

Jean François Berthelot

QDS : qualité de service. Pour la Maintenance, l'équivalent du Graal des Chevaliers de la Table ronde.

LA LETTRE D'ALBERTO

La vie sur Concorde



Du Bloch 220 au Concorde, quel parcours que celui d'Alberto. Il a accepté de nous faire partager quelques souvenirs de cette époque des débuts de Concorde. Malgré les pannes ou autres déroutements, il nous montre l'enthousiasme que partageaient équipages et passagers avec parfois des résultats surprenants comme, à Dakar, ce pari sur le retard au départ. Un pari qu'Alberto a gagné !!

Par Albert Leblanc
Chef de cabine Concorde de février 76 à juillet 80
22525 heures de vol, dont 504 sur Concorde

J'ai effectué mon premier vol à bord de ce bel oiseau blanc le 19 janvier 1976, soit deux jours avant le vol inaugural du 21 janvier à destination de Rio.

En fait, c'était une répétition d'un service en vol avec apéritif, zakouskis sur plateau, champagne, boissons au choix pour 100 passagers, choisis parmi les techniciens de la DM. La durée du vol prévue était de 2h40, avec boucle supersonique au-dessus de la Manche. Nous n'avions pas encore franchi Mach 1, lorsqu'un incident technique nous a obligés à faire demi-tour. La prestation s'est alors transformée à la vitesse grand V, en service de champagne. Durée block block 1h40. Premier vol, première panne, elle s'ajoutait à toutes celles subies au cours de ma carrière, mais grande fut ma déception, car je ne pensais pas que cet avion pouvait avoir les mêmes ennuis que les autres appareils.

A la mise en service de Concorde, seule la ligne Paris Dakar Rio était exploitée. C'est donc sur cette ligne que je fus programmé le 18 février 1976, avion complet 100 passagers, dont 60, invités par un concessionnaire automobile. Je faisais le galley arrière en leur compagnie. Je dois avouer que je me suis demandé, après le service de l'apéritif et du déjeuner, vu la rapidité du vol, si j'arriverai à terminer le rangement des plateaux avant l'atterrissage à Dakar. Ensuite, le tronçon Dakar Rio a été effectué sans aucun problème. C'était le carnaval à bord ... avant la date.



Avec Jacqueline Blanc

L'arrivée du Concorde était chaque fois très attendue à Rio par, non seulement les habitants venus en masse voir le bel oiseau blanc, mais aussi par les passagers des autres compagnies aériennes, en partance pour différentes destinations. L'équipage était particulièrement remarqué. Intérieurement, nous étions fiers de représenter la France, comme au temps des pionniers, dans cette partie du monde.

Le vol retour s'est bien passé mais en arrivant au dessus de Paris au matin, QGO brouillard et, malgré la maîtrise de l'équipage technique, il fut impossible de tenter un atterrissage,

nous avons été déroutés sur Lille. Juste assez de temps, avant que la météo ne s'améliore à Paris, pour que la radio locale informe les habitants de notre arrivée. Une foule nombreuse est venue à l'aéroport, embouteillant toutes les voies d'accès.



Arrivée au parking à Dakar

En règle générale, les passagers étaient très enthousiastes. Il fallait les voir suivre des yeux le machmètre de cabine, applaudir lors du passage du mur du son et applaudir à nouveau à Mach 2. Il en était de même lors des atterrissages. A haute altitude, les passagers assis près des hublots

TEMOIGNAGE

pouvaient voir plus facilement le ciel prendre une autre couleur et la terre s'arrondir. C'était avec une grande émotion que je vivais chaque vol et j'étais heureux de la partager avec eux. Il fallait aussi expliquer à ceux qui prenaient Concorde pour la première fois ce qu'ils allaient ressentir lors du décollage, le bruit plus ou moins fort selon leur place en cabine, la chaleur sur les hublots. Je n'ai jamais vu un passager avoir peur.

L'ambiance au sein de l'équipage était excellente. Tout le monde se connaissait et désirait faire le maximum en toutes circonstances pour que les passagers gardent le meilleur souvenir de leur voyage. L'offre du certificat attestant le passage du mur du son rappelait à certains, celui qui leur avait été donné lors du passage de l'équateur. Tous les personnels des différentes escales travaillaient en étroite collaboration avec les membres d'équipage et je tiens personnellement à les en remercier aujourd'hui.



Sur un de mes derniers vols à destination de Rio, une panne à Dakar a duré plus de cinq heures, j'ai dû accepter de parier avec des passagers sur l'heure de départ. C'était un pari osé, pris sur mon argent personnel. Par chance, je l'ai gagné (50F par personne), mais je n'ai pas accepté cet argent en demandant aux passagers parieurs de l'envoyer aux œuvres sociales d'Air France. L'un d'eux, M. Malissard, a doublé son pari, je vous joins d'ailleurs copie de sa lettre, envoyée à M. Giraudet, à cette occasion.

J'ai fait mon dernier vol en équipage Paris Rio le 6 juillet 80, appareil BTSC et retour le 10 juillet 80, appareil BVFD, avec panne à Dakar. La boucle était bouclée, premier et dernier vol Concorde avec une panne. Mais il ne faut pas le dire !

Albert Leblanc



**Dernier vol le 10/07/80 Rio Dakar Paris
De gauche à droite : Claude Monpoint, Alberto,
Claude Roussel, Alain Polverelli, Tina Goldryn,
Marylène Vanier, André Duchange**

TEMOIGNAGE

Copie de la lettre envoyée par M. Malissard à M. Pierre Giraudet

Vol Paris Rio du 18 mai 80

Monsieur le Président

Pour mon premier vol en Concorde, je joue de malchance. Un malencontreux incident technique nous a retenus cinq heures à Dakar. Cette longue attente s'est passée dans la bonne humeur grâce à la qualité du personnel de bord qui a su entourer les passagers.

Nous avons été quelques uns à faire un pari stupide avec le Chef de Cabine (stupide parce que nous l'avons perdu) sur l'heure de départ. Or ce Chef de Cabine, Monsieur Albert Leblanc, a refusé d'encaisser le montant des paris (50F par tête) et nous a demandé de les verser aux œuvres sociales d'Air France.

Je vous adresse donc le montant du pari que je double, soit 100F et je me permets de vous signaler l'efficacité de Monsieur Albert Leblanc qui, pendant cinq heures, avec des qualités de maître de maison a été présent face à la centaine de passagers avec un remarquable talent.

Cela n'est pas simple et je me devais de vous le dire par lettre puisque ce voyage à Rio va me priver du plaisir de participer au déjeuner des Anciens de [illisible] dont, comme vous, je suis un fidèle.

Croyez, mon cher Président, en mes sentiments les meilleurs.

Signature

PS : il serait injuste de ne pas adresser également mes éloges aux hôtessees qui m'ont fait évoquer le service des Languedoc il y a ... plus de 30 ans.



Concorde au parking à Dakar, en 1975, durant les vols d'endurance, et un Languedoc d'Air France au départ du Bourget dans les années 50 (Peinture Périnotto).

CARACAS PARIS SANS ESCALE EN 4 HEURES 19

Une performance technique exceptionnelle de Concorde

Tel était le titre d'un article paru dans Air et Cosmos, le 5 juin 1976, et relatant le vol AF200, Caracas Paris direct. Le rédacteur, Jacques Morisset, fervent défenseur de Concorde, fut membre de l'Apcos.

En reliant directement, samedi dernier 29 mai, Caracas à Paris en 4 heures 19 minutes de vol, Concorde et son commandant de bord, M. Duchange, ont réalisé une performance technique exceptionnelle, très probablement sans lendemain : il a fallu en effet une convergence remarquable d'éléments favorables pour que l'appareil puisse effectuer sans escale un trajet de près de 4200 NM (7780 km), soit 1000 NM (1850 km) de plus que l'étape Paris - New York, pour lequel l'avion supersonique franco-britannique est optimisé.

Des éléments très favorables

Les éléments techniques favorables étaient les suivants :

- charge réduite de l'appareil (une quarantaine de passagers), correspondant déjà à un gain de plus de 5 tonnes sur la charge payante.
 - possibilité d'emporter une masse maximale de carburant; avec 100 passagers, en effet (soit 9 tonnes de charge payante), la masse de carburant est normalement limitée à 91 tonnes environ, compte tenu d'une masse maximale au décollage de 181,45 tonnes ; ce 29 mai, c'est le volume des réservoirs (117 285 litres) qui limitait la quantité de carburant emporté, puisque l'appareil était moins chargé; mais il se trouve que le pétrole vénézuélien a une densité supérieure à celle rencontrée usuellement : 0,80 environ contre 0,78 ; finalement, l'appareil a pu embarquer 94,5 tonnes de carburant, c'est-à-dire un maximum de potentiel énergétique.
 - point de départ: à Caracas, la procédure de départ peut être optimisée, ce qui permet d'adopter une trajectoire correspondant à une consommation minimale de carburant (Concorde, rappelons-le, est très sensible, de ce point de vue, à la trajectoire suivie au départ) ; l'appareil est donc utilisable dans les meilleures conditions possibles, et atteint plus rapidement son régime de croisière. De plus, l'appareil a décollé le matin, en atmosphère fraîche.
 - météorologie: l'appareil a effectué son parcours supersonique en atmosphère froide (ISA - 10 °C), ce qui, rappelons-le, en favorise l'exploitation: vitesse vraie plus élevée, et consommation kilométrique plus faible. Les vents, semblent-ils, étaient favorables (quelques dizaines de km/h, ce qui joue d'ailleurs peu sur un appareil volant à 2200 km/h.
- D'autres facteurs sont alors intervenus: par suite d'une situation météorologique douteuse sur les Açores, le Cdt Duchange afficha Lisbonne au lieu de Santa Maria comme escale technique. Cette entorse au programme était parfaitement normale, puisque l'appareil, au cours de l'été 1975, a précisément effectué dans le cadre des épreuves de qualification et de certification 12 aller-et-retour sur le trajet Lisbonne-Caracas (3600 NM, soit 6672 km). Ces 24 vols, effectués avec une pleine charge marchande, s'étaient déroulés, rappelons-le, dans des conditions remarquables de régularité avec deux déroutements (volontaires) vers les aéroports de dégagement (Curaçao et Faro).

Réserves surabondantes

Mais compte tenu des multiples facteurs favorables déjà évoqués, il devint évident pour l'équipage qu'un vol direct jusqu'à Paris Charles-de-Gaulle devenait exceptionnellement possible. Ce point mérite cependant quelques explications; comme tout avion commercial, Concorde emporte des réserves de carburant importantes: réserves "en route" (5% de la consommation normale), réserves à l'arrivée, autorisant par exemple 30 minutes d'attente et un déroutement sur un aéroport pouvant être situé à 150 ou 200 NM de l'aéroport d'arrivée (pour le cas où les pistes de ce dernier deviendraient inopinément inutilisables).

HISTOIRES SUPERSONIQUES

Ces réserves sont fort contraignantes pour l'exploitation commerciale, mais les Compagnies sont tenues de les respecter. Les réserves "en route", cependant, présentent la particularité de devenir inutiles au fur et à mesure que le vol se déroule : si, comme c'est souvent le cas, elles n'ont pas été consommées réellement, elles deviennent donc disponibles pour prolonger le vol; d'autre part, les temps d'attente à l'arrivée et la nécessité de prévoir un déroutement peuvent s'apprécier en fonction de la situation réelle; d'où la pratique, fort courante, qui consiste à déposer un plan de vol prévoyant, en fonction des réserves que l'appareil emporte au départ, un aéroport d'arrivée et un aéroport de déroutement qui est, en réalité, le véritable objectif - c'est le cas, par exemple, des vols sur très longue distance, comme Paris - Los Angeles.

En cours de route, le Cdt de bord, s'il constate que la consommation de carburant reste dans la fourchette requise, a donc le droit de transférer son point d'arrivée vers l'aéroport de dégagement. Étonnante à première vue, cette pratique est en fait la plus intelligente et permet de concilier les impératifs de sécurité et le souci de la rentabilité commerciale.

C'est évidemment dans cet esprit que doit s'apprécier la décision du Cdt de bord de Concorde de prolonger finalement son vol jusqu'à Paris, compte tenu du fait qu'il était certain de ne pas devoir subir à l'arrivée une attente inutile, et que les aéroports de dégagement (Le Bourget et Orly) étaient à proximité immédiate, puisque les conditions météorologiques y étaient excellentes...

Contrainte supplémentaire

Reste cependant, en ce qui concerne Concorde, un point particulier : en vol supersonique, le centrage est différent; par suite du recul du foyer aérodynamique, une partie du carburant est transférée vers l'arrière et se trouve donc provisoirement inutilisable. Le pilote doit alors veiller à ce que la quantité de carburant accessible, c'est-à-dire contenue dans les réservoirs sur lesquels peuvent être branchées les nourrices d'alimentation des moteurs, garde un niveau suffisant et défini par les règles d'utilisation; dans le cas contraire, il serait obligé de repasser en régime subsonique, les quelques 9 tonnes de carburant retransférées depuis l'arrière redevenant alors disponibles. Mais cette condition est d'autant plus facile à satisfaire qu'avant d'arriver dans la zone d'approche finale, Concorde amorce de toute façon sa décélération à une certaine distance des côtes (arrivée par Nantes).

C'est ainsi qu'à l'étonnement général (rappelons-nous les augures qui affirmaient que l'avion franco-britannique ne pourrait pas traverser régulièrement l'Atlantique Nord...), Concorde a relié Caracas à Paris en 4 heures 34 minutes bloc à bloc et 4 heures 19 minutes de vol, soit une vitesse moyenne de 1 800 km/h. Durée de la partie supersonique de ce vol: 3 h 37 mn.

Le plus long vol supersonique réalisé jusqu'à maintenant avait permis à l'appareil de parcourir l'été dernier au-dessus de l'Atlantique, lors des vols d'endurance comptant pour la certification, 3770 NM (6980 km). C'est donc la première fois que la barre des 7000 km est franchie, et très largement.

Venant après le vol retour de M Valéry Giscard d'Estaing le 22 mai (Pointe à Pitre - Charles de Gaulle, soit 6960 km, parcourus en 3 h 47 mn, dont 2 h 59 mn en régime supersonique), le vol record du 29 mai méritait d'être souligné; il démontre aussi la souplesse d'utilisation de l'appareil. On ne peut s'empêcher, en tout cas, de comparer le dynamisme des utilisateurs français avec l'extraordinaire prudence manifestée par les Britanniques dans l'utilisation de Concorde.

Jacques Morisset



*Après ce vol, André Duchange a déclaré :
le Sierra Charlie sera pour nous le ... **Spécial Caracas !***

QUELQUES EXPERIENCES DE REPAS EN AVION



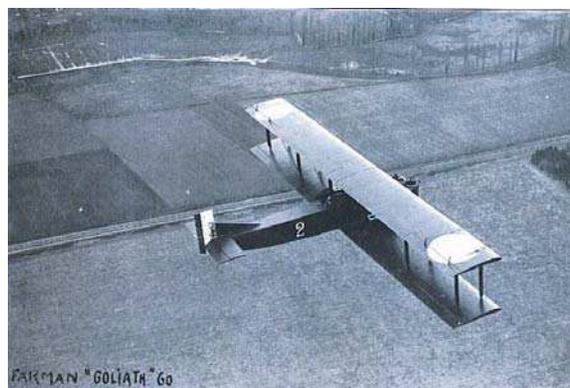
Rencontre avec un passager Concorde, M Maurice Bensoussan, passionné d'aviation mais aussi de gastronomie, auteur de plusieurs livres sur les nourritures terrestres, leurs origines et leurs places dans l'histoire.

Une petite partie du texte qui suit est extrait de son livre « Le ketchup et le gratin » et il a réuni, pour le reste de l'article, différents documents avec son aimable autorisation.

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

C'est le refus des sandwiches qui a donné naissance aux plateaux-repas.

C'est le 8 février 1919 que le bombardier Farman Goliath, « relooké » en avion de transport partait de l'aéroport parisien de Villacoublay avec 12 civils, invités à inaugurer la ligne allant à Londres. Des fauteuils en osier placés dans l'avion faisaient office de sièges et on avait pris soin de remettre à chacun, un panier avec quelques canapés de jambon et une bouteille de champagne. Comme le vol allait durer trois heures, c'était important que les sièges soient confortables et que l'on fasse boire et manger les passagers pour qu'ils oublient les éventuelles craintes que l'on peut éprouver la première fois, où on se trouve suspendu en l'air.



Les voyageurs des paquebots et des trains de luxe étaient depuis longtemps fort bien nourris et les compagnies exploitantes en avaient fait un argument, parfois plus important que la rapidité du voyage. Mais on ne pouvait pas comparer les repas servis dans les paquebots ou les trains avec celui des passagers du vol de Villacoublay ou celui des vols à venir. Dans les paquebots, il n'y avait pas de problème de place pour caser les stocks de victuailles, la cuisine et la salle à manger. Si dans un wagon de train, servir un repas dans de bonnes conditions était plus compliqué, il n'était pas pensable, même dans l'imagination la plus débridée, d'installer dans un avion du matériel de cuisson. On s'était donc résolu à une formule de repas préparé à l'avance, commandé chez un traiteur, facile à caser, facile à servir et facile à consommer. Si des sandwiches que l'on qualifié pompeusement de « canapés » répondaient bien à de telles contraintes, on allait continuer dans cette voie et pour ceux qui auraient trouvé à redire, il y avait la bouteille de champagne !



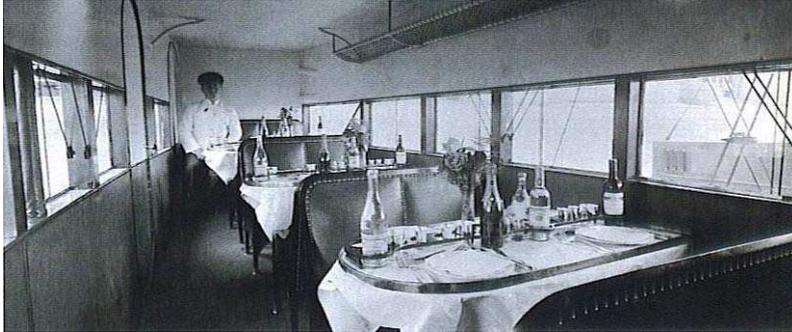
Le copilote fait le service des sandwiches en 1930 sur le « Tin Goose ».

Tous les pays industrialisés ont connu les débuts du transport aérien sans s'attarder à la préoccupation alimentaire des passagers. Quand en 1923, on inaugura, le vol sans escale de Long Island à San Diego, il y avait un repas servi dans les conditions proches du panier du Paris-Londres, mais... Les traiteurs cherchaient en effet, des formules pour faire mieux. Ils s'inspirèrent pour cela, des restaurants *self service* sur terre qui avaient adopté le système du plateau que l'on déplace le long du comptoir et, comble de confort, on s'asseyait sur une chaise dont l'accoudoir rabattu faisait office de petite table. La similitude sièges d'avion et chaise/table, provoqua

HISTOIRES SUPERSONIQUES

peut-être le déclic chez les traiteurs qui troquent le panier de canapés contre un plateau livré à l'avion avant le départ et prêt à servir.

On a fait encore mieux en 1936, date où *Pan American Airways* a ouvert la première liaison commerciale entre San Francisco et Manille. Des repas préparés à l'avance étaient servis en



Un steward en veste blanche, des hublots aux rideaux de soie, trois tables incrustées de nacre et un repas préparé place des Vosges. Dès 1928, avec le LÉO 213 « Golden Ray », la jet-set européenne découvre le premier avion-restaurant.

avion sans oublier le vin et/ou des alcools destinés à réduire les éventuelles velléités à réclamer et ce, jusqu'à la deuxième guerre mondiale. Personne n'aurait osé en effet, après avoir bien bu, comparer ce que l'on mangeait *en l'air* avec les présentations des grands restaurants sur la terre ferme. Les passagers étaient plus préoccupés par l'excitation de se déplacer (souvent, pour la première fois) en avion, que par la qualité de ce qu'ils mangeaient.

Les énormes bombardiers construits durant la guerre transportaient en plus de leurs bombes, des sandwiches sans souci de qualité gustative mais avec une grande attention sur l'hygiène pour éviter que l'équipage qui venait d'échapper à la DCA ennemie ne succombe aux bactéries qui auraient pu se multiplier à toute vitesse dans les aliments.

Après la deuxième guerre mondiale, c'est l'explosion du nombre de voyageurs aériens partant dans toutes les directions. Les compagnies achètent les mêmes avions, aux mêmes performances, avec les mêmes horaires et les mêmes temps de trajet, d'où la nécessité de trouver des arguments pour se différencier des confrères. Les hommes du marketing mirent en avant le confort du voyage et la qualité des repas. Bien qu'axée sur des vols intérieurs aux Etats-Unis et des vols sur des lignes asiatiques, la *Pan American Airways* fit appel à *Chez Maxim's* de Paris pour ses repas de première classe. Le progrès de la congélation, combiné avec la possibilité d'avoir sur l'avion des appareils à réchauffer, permirent de servir des plats très proches du label *Maxim's*. La décongélation se faisait en cuisine centrale avec une chaîne de froid continue jusqu'à l'avion pour maintenir à une température basse, ces œuvres gastronomiques conçues par des grands chefs, qui étaient réchauffées dans l'avion. De là, à utiliser une recette et la signature d'un grand chef, sans qu'il ait à préparer le plat dans son restaurant, il n'y avait qu'un pas qui a été vite franchi par les traiteurs.

La première classe, encore agrandie des *Boeing 707* et *747* présentait au voyageur d'*Air France*, une magnifique corbeille de fruits exotiques et exposait les flacons des meilleurs vins et liqueurs comme une sorte d'avant-goût de ce qui allait suivre. Le plateau était ici recouvert d'une serviette immaculée et le personnel spécialement entraîné, servait chaque plat à son tour et découpait la viande du plat principal devant le client qui choisissait entre ses accompagnements. Les entrées comportaient du caviar ou du foie gras, quand ce n'était pas les deux, puisque le steward



Stewards, hôtesse

Le "personnel navigant commercial", qu'on n'appelle pas ainsi, évidemment, apparaît à l'articulation des années 1920-1930 aux États-Unis sur *United Airlines* et en Europe sur *Swissair*. Les stewards et hôtesse ont pour mission de servir des boissons et des repas légers : ils sont donc barmen ou serveurs de formation, et les hôtesse doivent rester impérativement célibataires et sans enfant.

HISTOIRES SUPERSONIQUES

demandait à chaque voyageur ce qui lui ferait plaisir. Un plateau de fromages prolongeait l'impression de ce repas « presque » à la carte. D'ailleurs un grand menu imprimé valorisait encore plus ce qui allait être servi.

En première et en classe touriste, le repas sort de la même usine, mais quelle différence !

La publicité des compagnies décrivait le plus souvent, les repas des premières, ce qui conduisait le voyageur de la classe touriste à extrapoler dans son imagination et à être déçu. Le même circuit technique (sans grand chef) était utilisé pour la classe touriste avec des plateaux contenant tout le repas, puisqu'il ne pouvait être question de procéder comme en première. Les plateaux destinés aux repas des prisons, des cantines de l'armée, des hôpitaux... étaient emboutis en compartiments pour supprimer les assiettes tout en séparant les aliments. L'idée est reprise dans le restaurant à 10 000 mètres d'altitude, mais pour faire plus luxueux, les compartiments servent à caler les ramequins et les assiettes, le fromage et le dessert. Les ramequins et les assiettes sont carrées ou rectangulaires pour prendre moins de place utile et devinrent avec le temps, fabriquées en plastique pour que l'on puisse jeter le tout, une fois le repas terminé. Le vin, les apéritifs, les digestifs sont en petites bouteilles, alors qu'en première, on n'hésite pas à supprimer les mignonnettes en faveur de grandes bouteilles. Sans le vin et sans le service (qui est on l'a vu, très personnalisé en première) le prix du repas payé au traiteur vaut en première, trois fois celui de la classe touriste mais peut aussi, sur certaines lignes et certaines compagnies, avoir un multiplie de six. Un tournedos de 180 grammes servi en Concorde ne se retrouve jamais sur un plateau de classe touriste. On s'était éloigné grâce au plateau, de la boîte à sandwiches mais on était loin de contenter un épcurien. Pire, quand le vol est très court, on revient au sandwich, avec ou sans sa boîte.



Sur Concorde, le Chef de Cabine Yannick Gougaud présente un grand vin

En ce qui concerne les préparations, il y avait beaucoup d'idées à prendre sur terre... L'*Automat*, qui existait à Philadelphie depuis 1902 offrait des plats prêts à consommer, exposés dans des cases derrière un alignement de petites vitrines le long des murs. La vitrine s'ouvrait quand le client, qui se déplaçait devant elle avec un plateau, mettait une pièce dans la fente prévue à cet effet. Des *macaronis au four* présentés au client sous la forme d'un pavé *étaient plus agréables à voir que des macaronis mous et englués*. A cette obligation de favoriser les préparations présentables on a pensé à la découpe facile, supprimant les cuisses de poulet ou les pavés de viande ferme. Des tartes salées et des tartes sucrées, des petits gâteaux faciles à appréhender vinrent s'ajouter pour diversifier l'assiette préparée à l'avance. On s'était éloigné du seul sandwich mais d'une certaine manière, on y revenait en pensant à la facilité de préhension qu'il présentait.

Y a-t-il encore un cuisinier au commissariat à l'approvisionnement ?

C'est dans ce contexte de foisonnement d'idées et avec des technologies très différentes de celles utilisées dans une cuisine classique que les *caterers*, profession héritière des commissariats à la marine responsables du ravitaillement des paquebots, durent faire appel à de nouvelles compétences. Les écoles hôtelières ont commencé à donner quelques cours de *inflight service*, lesquels cours sont devenus plus importants jusqu'à aboutir à des diplômes spécifiques. Les problèmes que doivent gérer ces spécialistes sont divers et la seule maîtrise des techniques culinaires est désormais tout à fait insuffisante. Le responsable d'un commissariat doit organiser une cuisine qui achète tous les jours des tonnes de matières premières. Elles sont transformées en plats différents prêts à être servis en quelques dizaines de milliers d'exemplaires par plusieurs dizaines de compagnies aériennes. Il faut en plus, faire vite car les bactéries franchissent les seuils de tolérance plus vite que les avions ne franchissent le mur du son. Il faut en plus, être souple car tous les jours, des avions au décollage sont retardés d'où des plateaux de petits déjeuners à remplacer par des plateaux de collation. Il faut aussi, réagir vite quand des passagers supplémentaires ont été admis en

HISTOIRES SUPERSONIQUES

avion à la dernière minute, ce qui nécessite de nouveaux plateaux. Il faut en plus, s'adapter car on ne dirige pas de la même façon un *caterer* implanté à Djibouti que celui implanté à l'aéroport de Chicago. Il faut en plus, interpréter les résultats que débitent tout le long de la journée, des machines chargées de détecter des anomalies biologiques. Il faut en plus, savoir compter car les prix que paient les compagnies pour des repas de première classe et/ou pour des repas des classes touristes sont très tirés. Il faut en plus, savoir organiser les équipes d'employés payés à des salaires minima car ce sont eux qui assemblent les produits dans les plateaux alors que de l'autre côté de la barrière, chaque compagnie cliente a des exigences précises pour la présentation. Il faut en plus, connaître les habitudes culinaires locales des compagnies aériennes clientes puisque le curry de *Indian Air Lines* n'est pas tout à fait le même que celui d'*Air Lanka*, puisque l'assaisonnement des salades d'*Air France* n'a rien de commun avec celle de *Kuwait airlines*. Il faut en plus, savoir que l'alcool est interdit dans les compagnies de pays islamiques sans limiter cet interdit à la seule gestion des bouteilles, car le foie gras cuit au sauternes ne convient pas non plus.

Des réclamations mais aussi, des médailles d'or, d'argent et de bronze

Dans ces conditions qui se renouvellent tous les jours, on imagine combien il est difficile de faire en sorte que ces plateaux satisfassent tout le monde. La qualité se définit ici par le respect des normes plutôt que par l'appréciation plus subjective qu'est le bon goût. A la suite d'une lettre critiquant le repas servi en avion, le responsable d'une compagnie américaine (dont le nom avait été masqué) répondait en 1974 : *Nous faisons le maximum pour être une compagnie aérienne digne de la confiance que nous font nos passagers. En servant nos 170 000 repas par jour, il arrive d'une façon tout à fait occasionnelle que nous en ratons un. Il se trouve que le jour où vous avez voyagé, c'est votre repas que nous avons raté et nous vous prions de croire qu'il s'agit d'un incident détestable et nullement d'une indication d'une baisse de la qualité de service.* Ce type de lettre, accompagnée d'une compensation matérielle, d'un crédit sur un prochain billet ou d'une promesse de sur classement est typique du monde industriel. Le cuisinier n'est pas sur place pour évaluer le bien fondé de la plainte et remplacer, le cas échéant, le plateau. Il y a tellement d'intermédiaires entre la cuisine et le client final que ce n'est pas forcément le cuisinier qui est à l'origine du ratage et que l'on ne se mettra jamais d'accord sur ce qu'est le bon goût, s'agissant de 170 000 repas tous les jours !



Une des premières hôtesses d'Air France, Odile Keller, future madame Cadier

Cela n'empêche pas les compagnies de faire des efforts pour améliorer la qualité des plateaux servis. On peut ainsi commander des repas spéciaux (petit déjeuner, déjeuner ou dîner) avec un délai prédéfini, sur les vols de *Delta Airlines* à condition que le trajet soit de plus de 547 miles(!) et que le repas soit pris dans un créneau d'heures prévu. D'autres compagnies disent améliorer leur service en lançant de *meilleurs* concepts de plateaux-repas. On donne à la chose des noms clinquants comme par exemple, le *Delta steak house program* de *Delta Airlines* qui permet de maintenir l'illusion de repas en avion s'approchant de ce que l'on peut commander dans un *steak house*. De tels efforts sont récompensés par des *Oscars* comme au cinéma, par des professionnels qui n'ont rien à voir avec la cuisine. Ainsi *L'Ifca Consulting Group*, spécialisé dans la vente de programmes informatiques(!) pour gérer l'approvisionnement des avions, attribue tous les ans des prix, même pour les repas servis sans plateaux. Nous voilà donc revenus à l'omniprésence des sandwiches...

Les plateaux en avion ont-ils eu des retombées dans les repas quotidiens ?

On peut se demander par exemple, si Madame Betty Cronin qui fit lancer sur le marché américain en 1953, par la société *C.A. Swanson* d'Omaha où elle travaillait, le plateau à trois compartiments appelé *T.V. Dinner* n'eut pas l'inspiration lors d'un voyage en avion devant un

HISTOIRES SUPERSONIQUES

plateau-repas ? C'était de la dinde avec son pot de jus, des petits pois au dessous d'une tranche de beurre, une purée de patates douces parfumée à l'orange, à décongeler pour que le tout soit prêt à *déguster* assis devant son écran de télévision. On aurait parfaitement pu avoir ce plateau en avion sans que l'on remarque la différence avec les dizaines de milliers d'autres plateaux que les compagnies utilisaient déjà. Cette première tentative a été améliorée dans sa présentation comme cela était fait pour les avions, car la purée de patate douce lâchait beaucoup d'eau à la décongélation. De proche en proche on eut du poulet frit et bien d'autres choses présentables à l'œil et malgré cette variété, l'uniformité a prévalu dans les familles nombreuses cherchant à avoir des *T.V. Dinners* spécifiques.

A cette retombée peu encourageante qui reproduit l'immobilisme de la place d'avion à la maison, il faut peut-être en ajouter une autre avec des perspectives plus agréables pour le palais. Sauf le respect que l'on doit à tous les grands chefs à qui la presse et les critiques gastronomiques attribuent aujourd'hui, le mérite d'avoir entrevu, inventé, conçu, ou encore, encouragé la fusion des cuisines, qu'il nous soit permis de nous demander si l'idée de cette nouvelle tendance n'est pas née dans un des commissariats qui prépare les plateaux-repas pour les avions ? La question peut paraître simpliste, iconoclaste, et à la limite totalement hors de propos. Mais imaginez que l'on soit chez *Servair*, chez *Mariott* ou chez tel autre *caterer* important, avec devant soi, tous les jours, des plateaux-repas aux goûts des clients de *Thai Airways* et de *Swissair*, aux goûts des passagers qui empruntent *Turkish airlines* et *Alitalia*, aux goûts de ceux qui volent sur *American Airlines* et sur *Olympic Airlines*... Toutes ces cuisines sont là, présentes et à un moment donné, elles se séparent pour rejoindre des plateaux différents. Le *gravlax* va chez le nordique *S.A.S* et ce plat qui sent la *cardamome* est destiné à *Gulph airlines* alors que les *sushis* iront dans un plateau de la *J.A.L.* Les constituants alimentaires du monde entier sont sur place et il suffirait que l'un des ramequins de *Egypt Air* aille rejoindre le plat de *British Airways* pour que le début de la fusion gustative (ou son rejet) se fasse. Certes, ce sera au chef étoilé de perfectionner, de mieux doser, de supprimer tel mariage, d'ajouter un ingrédient pris sur un plateau à côté, pour que tout le monde applaudisse et fête la naissance d'une cuisine intégrant *les goûts étranges venus d'ailleurs*.

Si les choses ne se sont pas passées comme elles viennent d'être décrites, l'histoire reste parfaitement plausible. Nous aurions eu, dans cet article qui s'est attaché à critiquer la qualité des plateaux-repas servis *dans les airs*, tout en expliquant les difficultés à réussir, au moins un bon point à leur accorder.

Maurice Bensoussan

LE MEPU

Monergol Emergency Power Unit



Si vous êtes intéressé(e) par Concorde et que vous souhaitez faire un tour en coulisses, n'hésitez pas, allez sur le site <http://f-wtss.over-blog.com> réalisé par Alexandra Jolivet. Vous suivrez le regard d'une passionnée au travers des ses nombreuses photos belles et originales à la fois. Vous découvrirez des choses étonnantes comme « Le bang à Tesgo » ou alors ce MEPU, une petite turbine qui tourne à plus de cent mille tours/minute ...

Par Alexandra Jolivet

Ancienne Technicienne de Maintenance Concorde.

Avec la contribution d'Henri Perrier, Yves Pingret et Michel Rétif

Le MEPU a pour but de fournir, en ultime secours, l'énergie nécessaire au fonctionnement des commandes de vol, aux instruments vitaux et au réallumage réacteur en condition « 4 réacteurs éteints ». Il permet l'atterrissage quand les régimes d'autorotation moteur, en dessous de 250 nœuds, ne peuvent plus fournir la puissance tant hydraulique qu'électrique.

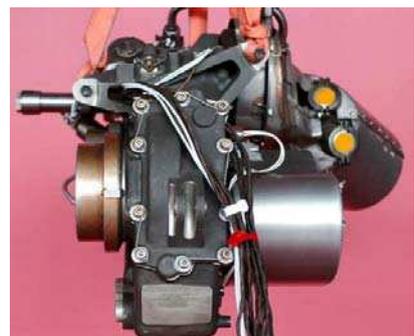
Il transforme en énergie mécanique, l'énergie créée par la détente, au travers d'une turbine, des gaz provenant de la décomposition d'un monergol (*), l'hydrazine.



Fonctionnement : la percussion d'une cartouche lance le groupe et réchauffe la chambre. Ensuite, l'hydrazine est injectée directement dans la chambre par de l'azote sous pression contenu dans une bouteille percutée en séquence.

Le régime nominal de la turbine est de 109 000 tours/minutes, atteints en 1,5 secondes !! et son autonomie est de 9 minutes en charge normale (c'est-à-dire les 4 réacteurs éteints et en auto rotation).

Ce système ne sera pas retenu pour les avions de série qui voleront en ligne car les Compagnies, et en particulier PAN AM, jugèrent que le monergol était un comburant extrêmement dangereux. Il est vrai qu'il y avait de grandes précautions à prendre dans les interventions sur le MEPU, tant au moment du remplissage de la bouteille que lors du remplacement de l'équipement. Il sera remplacé, sur ces avions, par la RAT (Ram Air Turbine), une éolienne cachée sous l'aile et qui se déploie pour remplir le même office que le MEPU.



Seuls les avions de pré-série 01 (G-AXDN) et 02 (F-WTSA), ainsi que les série 201 et 202 (F-WTSB et G-BBDG) ont été équipés à l'origine d'un MEPU qui était essayé en vol. Sur les 02, 201 et 202, il sera remplacé par une RAT au cours de la vie de l'avion. Seul, le pré-série anglais 01, conservera son MEPU jusqu'au bout.

Les collections du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget contiennent un exemplaire de cet équipement ... rare.

Alexandra Jolivet

(*) Le monergol est un propergol composé d'un seul ergol. Le propergol est un produit couramment utilisé pour la propulsion de moteur-fusée

CONCORDE ET LE CINEMA



Le film AIRPORT'79 sort en France le 19 décembre 1979 avec, en vedette, Alain Delon, Sylvia Kristel et Concorde aux mains de Jean Franchi et Jean Pinet. Edouard nous présente les coulisses du tournage ...

Par Edouard Chemel
Commandant de bord Concorde



**Concorde en patrouille avec les Mirage F1
de l'escadron de chasse 2/2 Cornouaille**

Les contrats d'Universal Pictures

Universal Pictures qui a déjà produit Airport75 et Airport77, films catastrophes avec le Boeing 747, signe fin 1977 un contrat avec Aérospatiale pour le tournage d'un autre film sur le même thème avec Concorde.

Le contrat prévoit une machine peinte avec comme livrée le nom de Concorde, le constructeur qui veut protéger les deux compagnies exploitantes refuse le nom de la compagnie proposée : Federation World Airlines. Universal obtient aussi l'autorisation d'utiliser le nom Concorde dans le titre du film. Le tournage avec Concorde est prévu sur 10 jours et 12 heures de vol, les bases retenues sont Toulouse, Bordeaux, Le Bourget et Roissy.

Le choix de l'avion

Aérospatiale qui est propriétaire du F-BTSC, le loue à Air France le 5 janvier. Il retourne chez le constructeur le 8 octobre 1976. Il est peint aux premières couleurs d'Air France car il a fait une grande tournée en Extrême Orient, en novembre 76, avec cette livrée. Le SC est en ordre de vol.

Coopération de l'Armée de l'Air

Pour éviter des séquences de vol réalisées en studio avec des maquettes, Universal obtient du ministère de la défense la participation de deux Mirage F1 et d'un Mystère IV ainsi que toute la logistique pour le tournage armée de l'air à Cambrai et à Cazaux.

HISTOIRES SUPERSONIQUES

A Toulouse Aérospatiale prépare la machine



Début novembre 1978 le SC est toujours aux anciennes couleurs d'Air France. Il vole dans la région de Toulouse qui sera son lieu de prédilection pendant le tournage.



Il sort de l'atelier de peinture le 13 juin 1978. Le lendemain Jean Franchi lui fait faire son vol d'essai après visite et sortie peinture de 2h10. Sur cette magnifique et très rare photo, prise par Aérospatiale le 13, le SC présente son nouveau costume de vedette de cinéma. A Blagnac les maïs sont coupés et un arc en ciel lui chante le refrain du film "A star is born".

Il est fin prêt pour le tournage



Il apparaît dans les premières images du film pendant toute la présentation du générique, des roulages et un magnifique décollage



Splendide et rarissime photo prise depuis le cockpit du LearJet piloté par Clay Lacy. Question : à qui appartient la main ?

HISTOIRES SUPERSONIQUES

Concorde entre en scène

SERVICE DE L'AÉRONEF - AIRCRAFT RECORD									
Dates Date	Pilote Pilot	Nombre membres d'équi- page Number of Crew	Voyage Journey	Heures Times		Durée du vol Duration of Flight	Kilo- mètres parcourus Distance Flown Kilo- metres	Nombre de passagers Number of Passengers	Nombre d'atterris- sages Number of Landings
				Départ Departure	Arrivée Arrival				
						Report Brought forward	930,54		1144
14.11.78	Franchi	4	TLS - TLS	08.30	11.40		3,10	0	1
14.11.78	Franchi	4	TLS - TLS	14.08	16.15		2,07	0	1
15.11.78	Franchi	4	TLS - TLS	11.16	13.04		0,48	0	1
15.11.78	Pinel	4	TLS - Bourget	14.32	16.36		2,04	2	1
18.11.78	Franchi	4	Bourget - CDG	12.07	12,44		0,51	1	1
23.11.78	Franchi	4	CDG - Bordeaux	13.35	15,51		2,16	1	1
25.11.78	Franchi	4	Bordeaux - TLS	12.20	14,37		2,17	0	1
F-BTSC									
Aéroport 80									
						A reporter Carried forward	943,27		1154
Durée totale des vols : depuis dernière R.C. : Total flying time since last major overhaul :				depuis fabrication : Since manufacture :					



Le F-BTSC est mis à la disposition d'Air France le 11 juin 1979, puis il est vendu officiellement le 23 octobre 1980. C'est grâce à Jean-Claude Caplot que cette page a été photocopiée du livret aéronaf pour raconter l'histoire du tournage de 1978, avec le nom des pilotes aux commandes et les heures de vol avion. Merci.

Les séquences réalisées par Concorde :

Tout le générique est accompagné de magnifiques vues de roulages et de vol. La partie opérations au sol est filmée à Washington, mais le décollage de CDG ! Belles séquences de l'atterrissage au Bourget et superbe manip de la gendarmerie. Vues aériennes réalisées dans la zone de Toulouse

Le roulage avant le décollage de CDG est d'une grande nostalgie pour les anciens. Vol dans la zone Toulouse avec les vues classiques et très belles des Pyrénées, les scènes qui suivent le survol sont d'une grande sottise.

Pour finir un grand bravo pour toute cette équipe de grands professionnels.



Concorde retrouve Roissy, sa base de 1976, pour un pause de 5 jours. Il couve sa caméra, le petit LearJet. L'estafette de la gendarmerie pour l'atterrissage en urgence. (Photo tirée des archives du film)

HISTOIRES SUPERSONIQUES

Les équipages des essais en vol n'apparaissent pas dans le film, nous offrons à Jean Franchi et Jean Pinet cet album de photos souvenirs

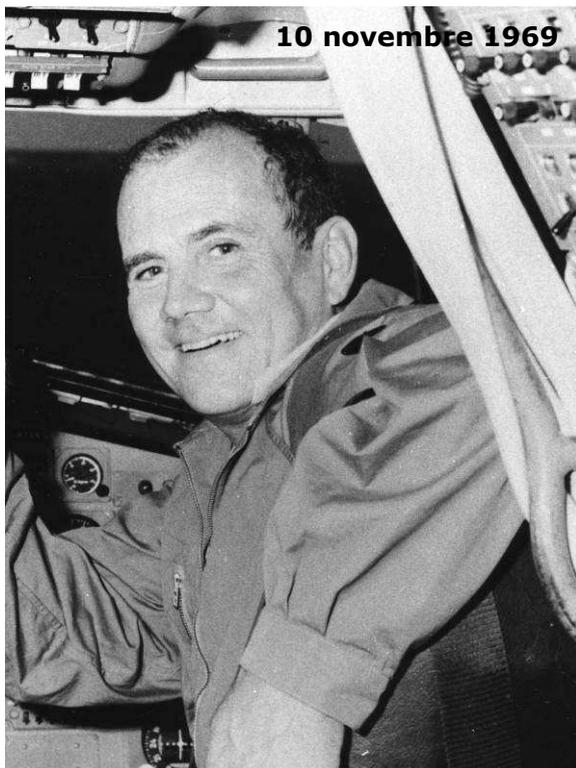


10 janvier 1973 : 1^{er} vol su F-WTSA : Jean Pinet, Jean Franchi, Yves Pingret, Jean Beslon(*), Claude Durand.

(*) Jean Beslon surveille le premier vol avec les Olympus 593 Mk 602



18 septembre 1971 : Retour d'Amérique du sud avec le F-WTSS : Michel Rétif, Jean Guyonnet, Louis Giusta, Claude Durand, Yves Pingret, Jean Franchi, Gilbert Defer, au 3^e rang Henri Perrier



10 novembre 1969 : Instructeur Jean Franchi : vol des pilotes des compagnies clientes.

Photo du haut : Maurice Bernard AF, Andrews BOAC, Laursen TWA, Jean Franchi, Brian Trubshaw, Jean Pinet.

Photo du milieu : au poste avec Roitsch de la Panam. Jean Franchi est chef pilote des essais en vol le 1^{er} octobre 1970

5 mars 1975 : Instructeur Jean Pinet avec Jacques Moron au simulateur



HISTOIRES SUPERSONIQUES

Le vol de patrouille et le SC



Le SC effectue son premier vol le 31 janvier 1975 et il vole déjà en patrouille avec l'avion du photographe de l'Aérospatiale. Décollage de Toulouse-Blagnac à 14h45 aux mains de Gilbert Defer, André Turcat, Claude Durand ingénieur navigant, Ugo Venchiarutti et Hubert Guyonnet mécaniciens navigants. Un vol de 3h44, dont 23 minutes en supersonique, Mach atteint 1,82. Le SC sera utilisé de mai à la fin juillet pour les vols d'endurance, et l'entraînement des équipages d'Air France.



**Le SC survole Djibouti, accompagné de 4 Mirage de l'escadron de chasse 4/30 Vexin
(Photos prises depuis le 5^{ème} F1C)**

Le **F-BTSC** est mis en place de Paris à la Réunion via Djeddah et Djibouti le 30 avril 1989. Le vol du pape a lieu le 2 mai 1989. Il transporte le pape Jean Paul II entre St Denis de la Réunion et Lusaka capitale de la Zambie le 2 mai 1989. Jean-Paul II, 264^e pape, est le 1er de l'histoire de la papauté à avoir volé 2 fois plus vite que le son des cloches, un miracle. Il devient donc supersonique au-dessus de l'Océan Indien le 2 mai 1989 à 10h02, 9 minutes seulement après son décollage de Gillot et arrive à Lusaka après un vol de 2h39; 1h19 en supersonique.

Équipage: R.Machavoine CDB, B.Marchand OPL, H.Ranty OMN, P.Zadrozynski radio.
Au retour le 3 mai le SC regagne Paris via Djibouti et Marseille. A 10h10 GMT, il survole Djibouti, accompagné de 4 Mirage de l'escadron de chasse 4/30 Vexin. Deux Mirage F1C-200 au centre avec canne de ravitaillement et deux F1C à l'extérieur en camouflage sable et chocolat. Le Vexin, opérationnel depuis le 09/08/88, est armé de 11 Mirage dont 7 F1C-200. Le Mirage F1C qui pèse 15t vole à Mach 1.4 maximum et son autonomie est de 1100 km.

HISTOIRES SUPERSONIQUES



La chasse

Pendant le séjour du SC à Roissy une équipe de cadres et réalisateurs d'Universal arrivent à Cambrai, le 20 novembre 1978, pour tourner le décollage en alerte des deux Mirage F1. Pour deux minutes de film il a fallu une journée entière de travail. Chaque séquence est reprise plusieurs fois afin de conjuguer le réalisme des scènes et le naturel des acteurs figurants après une analyse minutieuse de chaque plan avec les pilotes et les mécaniciens de l'escadron 2/12.

Le ciel de Cambrai, malgré la réputation de ses friandises, ne se prêtait pas aux évolutions du trio : Mystère IV, Mirage F1 et Concorde. C'est donc Cazaux, la base du Mystère IV qui est retenue. La zone de tir "Caribou" permet d'avoir plus de liberté pour les évolutions.

Les deux Mystère quitte Cambrai avec un 3^e appareil de secours. Ils sont accueillis par l'escadron de chasse 1/8 Saintonge avec le Capitaine Le Fur devant son Mystère IV.

Pour terminer cette mise en place de rêve, Concorde arrive à Bordeaux le 23 novembre.



De g à d : **MacLain** cameraman, Cne **Fernandez** interprète, Cne **Le FUR** pilote du Mystère IV, **Clay Lacy** pilote du Lear Jet, **Larry Powell** assistant, **Jim Gavin** règle les séquences aériennes, **Rex Metz** caméraman, et les deux pilotes du Cornouaille le Cdt **Laporte** et le Cne **Carrère**.

L'équipe américaine est exceptionnelle

Tous les responsables des séquences aéronautiques sont des pilotes chevronnés. Jim Gavin est pilote de 707, 747 et d'hélicoptères. Son assistant Larry Powell était pilote de chasse de l'US Air Force et as de guerre américain. Le phénomène s'appelle Clay Lacy, il est propriétaire et pilote du Lear Jet immatriculé avec ses initiales N564CL, il est pilote à vie à United Airlines et possède une société de charters pour rentabiliser son beau biréacteur. Il totalise plus de trente mille heures de vol et déclare "I don't count them anymore longer".

Rex Metz est en cabine du Lear Jet, l'avion caméra. Il gère les caméras nasales, dorsales, ventrales de 35 mm, elles sont orientables à volonté vers l'avant ou l'arrière de l'appareil. Un écran de contrôle de télévision avec un magnétoscope permet de visionner, dans le cadrage exact de l'écran, l'ensemble des scènes après tournage pour une correction. Un hélicoptère, aux mains de Jim Gavin permet aux cadres harnachés de faire au prix de prouesses acrobatiques des images à couper le souffle.

HISTOIRES SUPERSONIQUES

Les phases de combat retenues sont les suivantes : apparition du Mystère, l'avion pirate, poursuite du tir de roquettes sur Concorde, apparition des Mirage F1 qui prennent l'ennemi en chasse et l'abattent au canon. Mais le ciel humide de Cazaux fait échouer l'image de l'explosion du méchant. La préparation chimique préparée par un artificier spécialisé et placée au niveau des pods de roquettes fait pétard mouillé ! Qu'à cela ne tienne l'explosion est reconstituée en studio.

Le film tiré du roman Airport de Arthur Hailey

Je ne vais pas raconter Airport'79, ce film au budget incroyable de 14 millions de dollars n'a pas fait recette, il n'a eu aucun succès en salle. Les séquences avec Concorde en vol sont intéressantes malgré quelques invraisemblances. Par contre je pense que tous les professionnels de la réalisation des prises de vue appartiennent au monde des aviateurs. Quelques mots du scénario. Alain Delon, le captain Paul Métrand fait le convoyage à vide vers Washington. Le lendemain George Kennedy, captain Joe Patroni, décolle ce Concorde nouvellement livré à Federation World Airlines. En cabine Sylvia Kristel, chef hôtesse assure avec son équipe, le service pour les cent passagers dont un groupe d'athlètes américains qui se rend aux jeux olympiques de Moscou, via Paris. A bord, une journaliste de télévision possède des documents qui compromettent une organisation de trafic d'armes, cette dernière veut la faire disparaître. Dès son départ de Washington, Concorde est poursuivi par un missile, détruit à temps par l'US Air Force. Avant de survoler les côtes françaises, Métrand en place gauche, l'avion subit une nouvelle attaque aérienne. Sur alerte transmise par la défense française, deux mirages F1 interviennent, prennent en chasse l'ennemi, un Mystère IV, et le détruit. Ils escortent alors Concorde jusqu'à l'aéroport de Roissy à l'arrivée un kiss landing au Bourget ! et un freinage d'urgence ! Ouf ...



En entrant dans l'avion Joe Patroni se plaît à évoquer sa carrière. « J'ai volé sur tous les types d'avions mais ce qui m'effraie c'est cette machine. Avez-vous peur de quelque chose Métrand ? ». Alain Delon « oui, des pilotes américains ». sic

Photos haut gauche : le captain Paul Métrand songe t'il à s'inscrire à l'Apcos ?

Photos haut droite : A droite Isabelle déclare en rentrant au poste « Vous les pilotesdes hommes ». Réponse « c'est normal vous êtes dans le cockpit » (cock : dans sa version argotique US!)

Photos du bas : le cockpit et le SC à CDG.

Au centre : la nouvelle de Kerry Stewart "The Concorde Airport'79" basé sur le scénario d'Eric Roth tiré du roman de Arthur Hailey.

HISTOIRES SUPERSONIQUES



Un mot du réalisateur. Les professionnels du cinéma se sont toujours demandés sur quels critères on avait retenu David Lowell Rich pour diriger ce film. Outre les mauvais choix dans la sélection de certaines séquences, à la limite du grotesque on ne lui a jamais pardonné, entre autres, l'ouverture de la glace côté copilote en vol, le non sens du looping d'un avion de ligne, puis des tonneaux que de fins pilotes pensent réalisables enfin

à g : Le SC à CDG est bien gardé, une voiture blindée et sept gendarmes

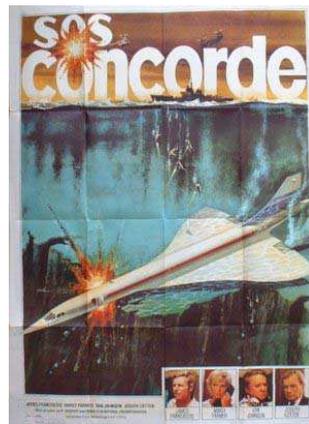
J'allais oublier l'essentiel, la jaquette du DVD !!



HISTOIRES SUPERSONIQUES

SOS Concorde

Tandis que la société américaine Universal Pictures achève de tourner le film Airport'79 Concorde, une société italienne vient de réaliser « S.O.S. Concorde » qu'elle veut diffuser en France. Ce film est réalisé par Ruggero Deodato, plus connu pour le cinéma type ballet rose. Le sujet est à la hauteur de ces films qui se sont servis de Concorde pour réaliser d'abominables navets. Ce film a été monté en studio avec des maquettes de Concorde. Or l'Aérospatiale avait donné l'autorisation exclusive à Universal d'utiliser la marque Concorde. En conséquence ces deux sociétés demandent la saisie de « S.O.S. Concorde ». Une décision du tribunal de grande instance est intervenue le vendredi 13 avril 1979. Elle a dû être favorable à la société italienne, car le film est sorti sur les écrans parisiens le 9 mai 1979 !

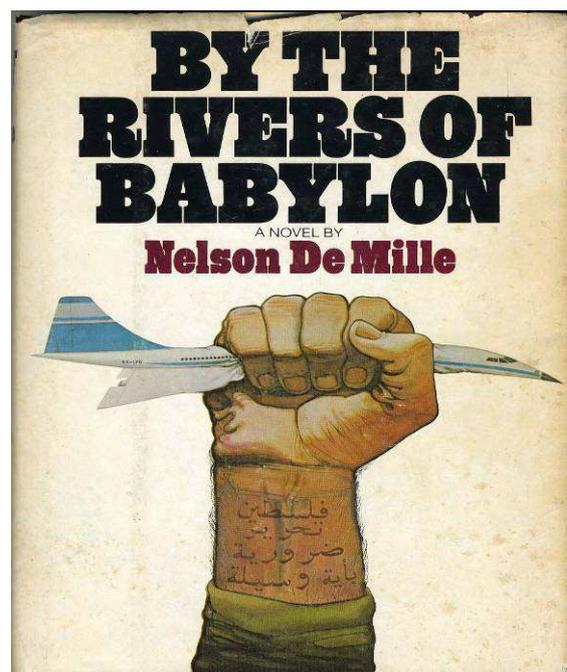


Le sujet : La femme du journaliste Moses Brody, photo, a été témoin de certains événements curieux. Un Concorde a mystérieusement disparu dans l'océan quelque part du côté de la Martinique. Elle en fait part à son mari avant d'être assassinée. Aux Antilles, Brody retrouve et sauve une des hôtes rescapées. Le journaliste découvre qu'un 2^e Concorde, qui quitte Londres, est menacé du même sabotage par une société sud Américaine ruinée par le succès de Concorde. Misère

La grande misère

« By the rivers of Babylon » est un roman écrit en 1979 par Nelson de Mille. Il était si mauvais qu'il n'a intéressé aucun producteur de cinéma. L'illustration de la couverture ne laisse pas beaucoup d'espoir à l'avion d'ELAL. Il y a pourtant quelques esprits toujours en quête de curiosité !!

Edouard Chemel



DICTIONNAIRE FANATIQUE DU TRIDENT

Monsieur Paul Gauge, ingénieur d'essai à la SNCASO puis Sud Aviation de 1953 à 1959, ne se veut ni écrivain ni historien. Il raconte tout simplement à partir de ses souvenirs, des archives qu'il a pu consulter et des témoignages nombreux d'acteurs de l'époque, « L'Histoire du Trident » afin de l'empêcher de tomber dans l'oubli.



Ce livre de 285 pages, illustré de nombreuses photos inédites et de documents jadis classés « secret défense » est à ma connaissance sans équivalent à ce jour. D'une part il aborde en détail de nombreux aspects techniques (aérodynamique, réacteurs, carburants et comburant, moteurs fusée, atterrisseurs, domaine de vol, etc...) des avions à moteur fusée de cette époque mais aussi au travers d'anecdotes et de témoignages variés, il nous fait partager le quotidien des pilotes, ingénieurs, mécaniciens, techniciens, dessinateurs et autres compagnons qui ont travaillé à la mise au point des Trident.



Charles Goujon

Le lecteur entre ainsi dans le monde des essais en vol du prototype puis de l'avion d'arme, découvre les relations pas si simples avec le CEV et retrouve au fil des pages les acteurs cette aventure : Lucien Servanty, Gilbert Cormery, Jean Girard, Jacques Guignard, Charles Goujon et son mécanicien navigant Mouillé, Max Fischl, Roger Carpentier, Paul Gauge, Jean Franchi et bien d'autres.

Les avions à moteur-fusée ont, dans ce livre, une place de choix : Heinkel 176, Messerschmitt 163, SO 6025 Espadon, SE 212 Durandal, Mirage 1, Mirage III A.



Jacques Guignard



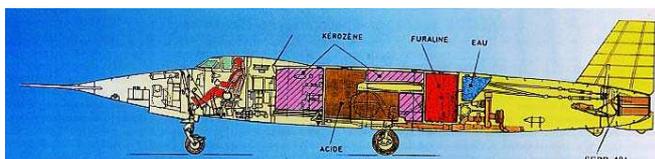
Kincheloe Walker
Guignard, Franchi

Je terminerai en évoquant les pilotes américains qui ont volé sur Trident. Il s'agit des pilotes Iven Kincheloe de l'US Airforce et de Joseph Walker du NACA qui effectuèrent respectivement 5 et 4 vols sur Trident avec et sans fusée. Ils avaient pour mission de tester l'efficacité des gouvernes monobloc et l'absence d'ailerons, configuration retenue pour l'avion américain hypersonique X15, preuve s'il en

était besoin du génie inventif de Lucien Servanty.

Ce livre n'est pas disponible en librairie : pour le commander adresser un chèque de 54 euros à l'ordre de : Semperfi, 12 rue Mariotte, 21000 DIJON.

Gérard Duval



HISAC : HIGH SPEED AIRCRAFT

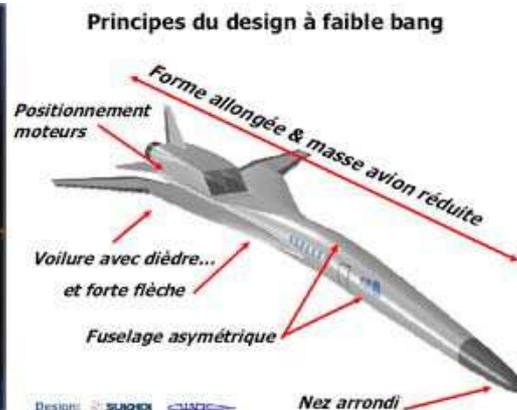
La ville Européenne des Sciences au Grand Palais du 14 au 16 novembre 2008.



Grâce à Gérard Duval, Concorde était présent, au Grand Palais, sur le stand de l'avion supersonique du futur, l'HISAC. Il a apporté son aide à Dassault Aviation en charge de ce projet.

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

L'avion de transport supersonique de demain devra satisfaire d'importantes contraintes dans le domaine de l'environnement. Les recherches pour minimiser l'impact du bang sonique ont pris un nouvel élan à la suite des résultats obtenus en 2003 dans le programme américain SSBD (Shaped Sonic Boom Demonstration), recherches dont l'objectif est de permettre le survol en supersonique des terres habitées.



Au niveau européen ces recherches font parties du projet HISAC (High Speed Aircraft) coordonné par Dassault Aviation et auquel participent 13 pays (37 partenaires) :

- **Constructeurs** : Dassault, EADS, Alenia, Sukhoi Civil Aviation.
- **Motoristes** : Snecma, Roll-Royce, CIAM (Russie).
- **Instituts de recherche Aéronautique** : ONERA, CNRS, DLR (Allemagne), TsAGI (Russie), ISVR (Grande Bretagne).
- **Laboratoires et Centres de calcul** : Ecole Centrale Lyon, Polytechnique Lausanne, INRIA (France), NUMECA (Belgique).



HISTOIRES SUPERSONIQUES

Monsieur Philippe de Saint Martin, coordinateur HISAC et organisateur de la présentation de ce projet au Grand Palais pour la Ville Européenne des Sciences m'avait fait part de son souhait d'exposer des instruments de bord et des pièces Concorde sur le stand. Avec le concours de l'APCOS, du Musée et du Patrimoine Air France, Concorde était au rendez-vous de cet événement les 14, 15 et 16 novembre dernier.

L'espace du stand était organisé autour de 5 pôles :

- Une série de panneaux sur le projet HISAC
- Une maquette du projet Alénia : Avion d'affaire à aile droite et écoulement laminaire (recherche d'une traînée minimum).
- Une maquette de soufflerie du projet Sukhoi (réduction du bang sonique par le choix d'une géométrie particulière du fuselage)
- Une vitrine dédiée à Concorde avec en particulier les panneaux de commandes des entrées d'air, l'indicateur de températures SAT et TAT, l'indicateur de position gouvernes, des documents explicatifs et les cartes de navigation du Paris New-York.
- Une cabine de simulation de bangs.



Vitrine Concorde

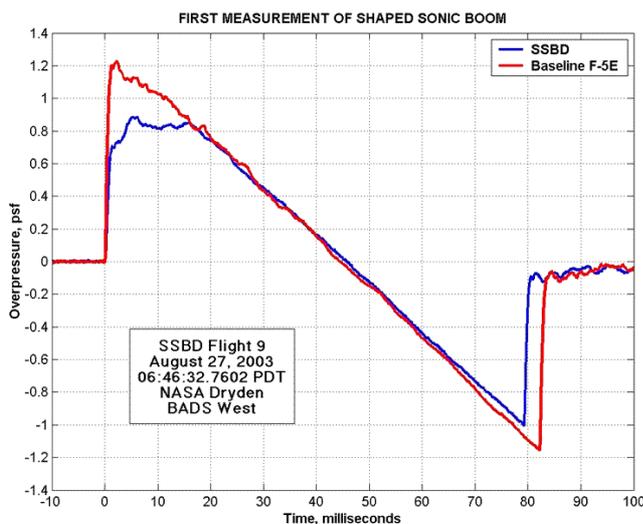


Projet Alénia

Pendant ces 3 journées, le film « Concorde » réalisé pour le 75^{ème} anniversaire d'Air France était projeté en boucle sur écran plasma alors que dans la cabine de simulation, un DVD monté par Loic Pourageaux emmenait les visiteurs au milieu de la Manche pour un « Double Bang du côté de Tesgo ».

Il me reste à remercier chaleureusement ceux qui ont permis la réussite de cette événement : au cours de ces 3 jours la nef du Grand Palais a accueilli 42 600 visiteurs. Pour plus d'informations sur le projet HISAC consulter le site : www.hisacproject.com

Gérard Duval



Le bang sonique généré par le F-5E SSBD, comparé à celui d'un F-5E non modifié



Cabine de simulation de bangs



LE QSJ (QUIET SUPERSONIQUE JET) DE GULFSTREAM

Ou Gulfstream Whisper

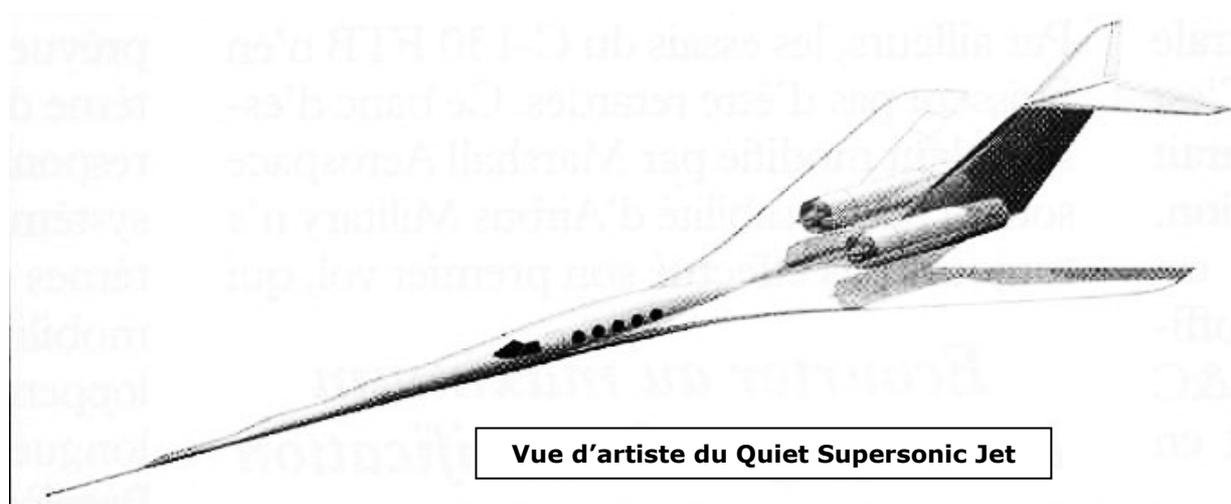
Un article paru dans Air et Cosmos confirme qu'aux Etats-Unis aussi, les recherches se poursuivent pour aboutir à un avion d'affaires supersonique. Et comme pour le projet européen HISAC le maître mot est l'environnement.

Gulfstream pour atteindre son objectif de réduction du bang supersonique envisage deux solutions originales : la perche télescopique de nez qui permet d'adoucir le bang et par voie de conséquence le pilotage en vision synthétique qui est rendu nécessaire par cet appendice supplémentaire.

Gulfstream poursuit la préparation d'un supersonique

Par François Julian

Gulfstream le dit et le répète, le lancement d'un avion d'affaires supersonique n'est pas encore à l'ordre du jour. « Tant qu'il n'y aura pas un assouplissement de la réglementation américaine sur les vols supersoniques, nous ne croyons pas qu'un avion d'affaires supersonique puisse avoir une chance d'être viable d'un point de vue commercial. C'est pour encourager ce changement de réglementation auprès de la FAA que nous conduisons actuellement des programmes de recherches visant à maîtriser des technologies qui réduisent l'impact du bang supersonique », explique-t-on chez l'avionneur de Savannah. L'objectif est de pouvoir démontrer avant 2013, date à laquelle se réunira le comité pour la protection de l'environnement dans l'aviation (Caep), qu'un vol supersonique est réalisable au-dessus des continents sans entraîner de nuisances pour les populations survolées. Ce n'est qu'aux prix de tels changements qu'un tel avion pourra éviter d'être un échec commercial comme le Concorde, poursuit-on chez Gulfstream.



C'est ainsi que depuis plusieurs années, dans le cadre de son projet Quiet Supersonic Jet (QSJ), connu aussi sous le nom de "Gulfstream Whisper", l'avionneur de Savannah développe des briques technologiques allant dans ce sens. Dernier essai en date : en partenariat avec la Nasa, Gulfstream tente de démontrer qu'il est possible de piloter un avion avec une vision vers l'avant réduite, voire nulle. Ces essais ont débuté fin septembre dernier au centre Dryden de la Nasa sur la base d'Edwards en Californie. Un F/A-18B de la Nasa a été équipé d'une caméra vidéo haute définition installée dans l'alignement de son collimateur tête haute (HUD). Un écran haute définition de 56 cm relié à cette même caméra a été monté dans l'habitacle, de telle manière qu'il occupe tout le champ de vision vers l'avant du pilote assis en place arrière.

HISTOIRES SUPERSONIQUES

Convaincre la FAA. Pour les essais, deux pilotes sont présents dans l'avion. Celui en place arrière pilote se fiant uniquement à ses instruments et à ce qu'il voit à l'écran, tandis que le pilote en place avant est prêt à reprendre les commandes, en cas de problème. Les essais se focalisent notamment sur le facteur humain lié à ce manque de visibilité vers l'avant. Gulfstream veut ainsi convaincre la FAA qu'il est possible de piloter un avion au travers d'un tel dispositif, prouvant ainsi que l'absence de visibilité directe vers l'avant est une option valable pour un futur supersonique.

De prime abord, cet essai n'a pas de rapport avec le vol supersonique. Et pourtant il est intimement lié aux essais de perches télescopiques qui ont été menés entre 2006 et 2007. En effet cette perche télescopique (voir ci-après) posera un problème en terme de visibilité pendant les phases de décollage et d'atterrissage, bien qu'elle soit en partie rétractable. Rappelons que, sur le Concorde, la longue pointe avant de l'appareil avait également posé des problèmes de visibilité. Problèmes qui furent résolus grâce à l'adoption d'un système



Essais de la perche de nez sur un F15B de la NASA

d'inclinaison du nez. Une solution non retenue par Gulfstream, qui estime que le fonctionnement de la perche rétractable peut difficilement être combiné à un second mécanisme d'inclinaison, d'où ces recherches sur un système de vision externe. Selon les premières ébauches du QSJ (voir la vue d'artiste), Gulfstream envisage même un cockpit sans aucune partie vitrée à l'avant.

Quiet Spike. Concernant la campagne d'essais de cette perche rétractable, elle s'est terminée de manière concluante au mois de février 2007 après 32 essais en vol. Montée sur le nez d'un F-15B de la Nasa, cette perche télescopique fabriquée en matériaux composites et d'un poids de 210 kg se déploie pour atteindre une longueur de 7 m lorsque l'avion dépasse la vitesse du son. En créant trois ondes de choc parallèles, elle permet de réduire l'impact du bang supersonique au sol.

Parallèlement, l'avionneur américain planche également sur une entrée d'air et une tuyère visant à réduire la signature acoustique du moteur durant les phases de vol supersoniques. La tuyère en question a une forme spécialement étudiée pour « épouser » le flux de gaz éjectés et ainsi contenir les effets d'une brutale expansion de ce dernier durant le passage du mur du son.

Concernant l'entrée d'air, cette dernière devrait être équipée d'un cône d'aspiration servant à comprimer le flux d'air entrant et à le ralentir à des vitesses subsoniques. Cette forme d'entrée d'air, commune à de nombreux avions supersoniques, rappelle celles qui équipaient les moteurs J-58 du SR- 71 Blackbird. Ces études sur la question du système propulsif sont menées en partenariat avec Rolls-Royce. Les travaux, débutés en novembre 2006 portent essentiellement sur les phénomènes aéro-acoustiques et aérodynamiques et des tests en soufflerie, notamment au centre Glenn de la Nasa, sont en cours.

X-Plane. Enfin, le 5 mai dernier, le département américain de la Défense a officiellement assigné la désignation « X-Plane » X-54 à un « avion de recherche supersonique de la Nasa, propulsé par deux moteurs Rolls-Royce Tay 651, qui servira à récolter des données sur l'impact du bang supersonique". De toute évidence, ce X-Plane servira de banc d'essai aux technologies développées par Gulfstream. Interrogés lors du dernier mondial de l'aviation d'affaires en octobre dernier (cf. A&C, n° 2142), les dirigeants de Gulfstream n'ont pas démenti cette information.

Selon les spécifications préliminaires fournies par Gulfstream, le QSJ pourrait transporter huit passagers à la vitesse de Mach 1,8 et sur un rayon d'action de 8.890 km.

François Julian

Air et Cosmos N°2147 14/11/08

A MACH 3+, EN SR-71

Par un ancien pilote de « Blackbird »



Si Concorde fut un avion exceptionnel dans le domaine du transport aérien, on ne peut s'empêcher de le comparer au SR-71, avion espion américain qui volait à 3 fois la vitesse du son. Appelé Blackbird, le merle, il est surnommé Habu, (habou), par les habitants d'Okinawa, qui, lorsqu'ils le découvrent en 1967, sont impressionnés par sa silhouette noire, sinistre comme une petite vipère noire de chez eux. Par la suite, l'appellation de Habu sera appliquée aux équipages de SR-71. Né dans l'imagination de Kelly Johnson, au cours de cette prodigieuse décennie des années 60, il a enthousiasmé tous ceux qui l'ont touché ... Avec le temps, et la levée du « secret défense », le voile se lève sur cet avion de légende. Ci-dessous, un article écrit

par un Habu, ancien pilote de SR-71, qui avec humour et réalisme, nous fait découvrir le Blackbird.

En avril 1986, à la suite d'une attaque sur des soldats américains dans une discothèque de Berlin, le Président Reagan décida de bombarder des sites terroristes, implantés en Libye. Ma mission consistait à prendre des photos des dommages que nos F-111 avaient occasionnés... Khadafi avait tracé une « ligne de mort », une limite territoriale à travers le Golfe de Sidra, promettant d'abattre tout intrus qui traverserait cette limite. Le matin du 15 avril, je franchissais cette barrière à 3600 km/h, Mach 3+.



Kelly Johnson
"père" de l'U-2 et du SR-71



Je pilotais un SR-71, l'avion le plus rapide au monde. En place arrière, celle du RSO (Reconnaissance Systems Officer), Walt, un Major des Marines. Nous survolions alors la Libye et approchions de notre virage retour au dessus d'un paysage désertique et désolé lorsque Walt m'informa qu'il venait de recevoir un signal de départ de missile. Tout de suite, j'augmentai notre vitesse. En calculant le temps nécessaire pour qu'un missile fusée sol-air capable de voler à Mach 5, vraisemblablement de type SAM-2 ou SAM-4, nous atteigne, j'estimais que nous pouvions le battre de vitesse avant notre virage, et maintenir ainsi notre profil de vol. C'était un pari sur les performances du SR71, où nos vies étaient en jeu. Après plusieurs longues et angoissantes secondes, nous fîmes notre virage retour vers la Méditerranée pour la rejoindre à pleine vitesse. « Tu peux peut être réduire un peu » me suggéra Walt. C'est alors seulement que je réalisais que les manettes étaient toujours en butée avant. L'avion couvrait un kilomètre à la seconde, bien au-delà de notre limite de Mach 3.2. C'était le plus rapide que nous ne volerions jamais. Je réduisais les manettes au sud de la Sicile mais nous devons pourtant dépasser l'avion ravitailleur qui nous attendait du côté de Gibraltar.

Depuis le premier vol des frères Wright, de nombreux avions importants ont été construits comme le Boeing 707, le F-86 Sabre ou le P-51 Mustang. Mais le SR-71, connu aussi comme le « Blackbird » restera comme le plus rapide jamais construit. Seuls 93 pilotes de l'Air Force ont pu prendre les commandes du « traîneau », comme nous l'appelions. Sa contribution à la victoire de la guerre froide fut significative.



HISTOIRES SUPERSONIQUES

Le père du SR-71 fut Kelly Johnson, le fameux designer de chez Lockheed, qui devait créer aussi le P-38, le F - 104 Starfighter et l'U-2. Après que les soviétiques aient abattu l'U-2 de Gary Powers en 1960, Johnson a commencé à étudier un avion espion qui volerait 5 kilomètres plus haut et 5 fois plus vite que le U-2, tout en restant capable de photographier, de là haut, une plaque minéralogique. Malgré tout, voler à 3200 km/h crée une chaleur intense sur la peau de l'avion. Les ingénieurs de Lockheed utilisèrent un alliage de titane pour plus de 90% de l'avion, créant des outillages spéciaux et des procédures adaptées pour construire manuellement chacun des 40 appareils. Des fluides spéciaux (carburant, huile et hydraulique) résistant à la chaleur et capables de fonctionner à 85000 pieds durent être développés. En 1962, le premier Blackbird volait avec succès et en 1966, le SR-71 devenait opérationnel au sein de l'Air Force.



**Essais gouvernes avant roulage.
On voit l'important débattement
des gouvernes de direction**

En 1983, armé de mes états de service et d'une recommandation de mon commandant d'unité, je rejoignais le programme SR-71, à l'issue d'une semaine d'entretiens d'évaluation. Je rencontrais Walt, mon partenaire pour les 4 années suivantes. Il volerait 1 mètre derrière moi, maniant les caméras, radios et tout l'équipement de brouillage électronique. Je plaisantais en lui disant qu'en cas de capture, il serait l'espion, je serais le conducteur. Il me répondit alors : « keep the pointy end forward ! ».

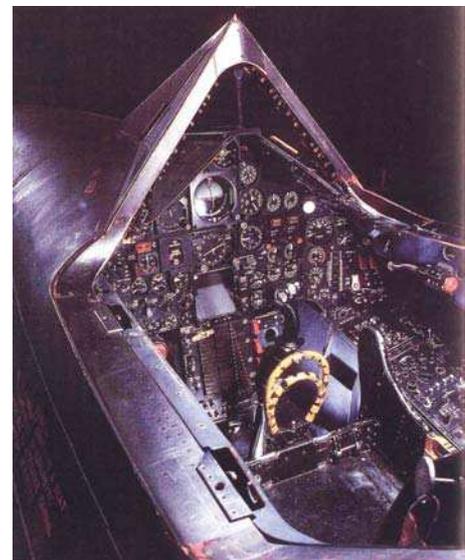


**Un équipage
en salle d'habillement...**

L'entraînement devait durer un an, volant à partir de Beale Air Force Base en Californie, Kadena Airbase à Okinawa et Mildenhall Royal Air Force Base en Angleterre. Une classique mission d'entraînement consistait à décoller de Beale AFB, près de Sacramento, ravitailler en vol du côté du Montana, accélérer pour atteindre Mach 3 au dessus du Colorado, tourner à droite au dessus de Nouveau Mexique, traverser à grand Mach la région de Los Angeles, longer la côte ouest en direction du nord, tourner à droite vers Seattle puis rentrer à Beale. Durée du vol : 2 heures et 40 minutes.

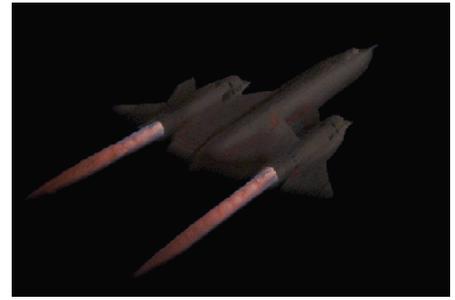
Un jour, au dessus de l'Arizona, nous écoutions le trafic radio de tous les « pauvres mortels » en dessous de nous. Un pilote de Cessna demande au contrôleur de lui donner sa vitesse sol. « 90 nœuds » répond le contrôleur. Tout de suite après, un Bonanza fait la même demande. « 120 » est la réponse. A notre étonnement, un F-18 de la Navy entre sur la fréquence et demande sa vitesse sol. Je savais bien qu'il disposait de l'information à bord mais qu'il voulait seulement impressionner les faucheurs de marguerite. « Dusty 52, je vous vois à 620 nœuds sol » réponds le contrôleur. C'était trop tentant. J'entends le bruit de l'alternat du micro de Walt qui, du siège arrière et de sa plus innocente voix, annonce que, stable à 81000 pieds, il demande une vitesse sol. La réponse du contrôleur est calme et très professionnelle : « Aspen 20, je vous vois à 1982 nœuds sol ». Il n'y eut plus aucune transmission sur cette fréquence jusqu'à la côte.

Le Blackbird nous apprenait toujours quelque chose. Chaque avion avait sa personnalité. Un jour, nous avons tous réalisé que nous volions sur un trésor national. Quand on roulait vers la piste, les gens nous remarquaient. Les voitures s'amassaient le long des clôtures de terrain, chacun voulait voir et entendre le puissant SR-71. Vous ne pouviez être dans ce programme et ne pas aimer cet avion.



HISTOIRES SUPERSONIQUES

Une nuit sans lune, lors d'une mission d'entraînement au dessus du Pacifique, je me demandais à quoi pouvait ressembler le ciel à 84000 pieds dans l'obscurité complète. Au cap retour vers la base, je commençais donc à réduire l'éclairage cockpit, révélant ainsi le ciel nocturne. De crainte d'une quelconque sanction divine, je replaçais vite l'éclairage sur normal mais l'envie de voir le ciel étant la plus forte je réduisis à nouveau l'intensité de l'éclairage. Surprise ! Je vis une grande lueur à l'extérieur de la vitre. Comme mes yeux s'accoutumaient à cette vision, je réalisais que cette brillance provenait de la Voix Lactée, à présent une large bande de lumière à travers le ciel. Là où je ne voyais auparavant que de grands espaces sombres, il y avait à présent de grands nuages d'étoiles étincelantes. Chaque seconde, des étoiles filantes traversaient l'espace. C'était comme un feu d'artifice silencieux. A regret, je tournais mon regard à nouveau vers les instruments de vol. Le moindre instrument était visible, éclairé par les étoiles ! Dans les larges rétroviseurs je pouvais voir l'éclat étrange et doré de ma combinaison spatiale. Je jetais un dernier regard hors de la vitre. En dépit de notre vitesse, nous nous sentions humbles dans la vision d'une telle immensité. Le son brutal de la voix de Walt dans l'interphone me ramena aux réalités, il était temps de préparer la descente.



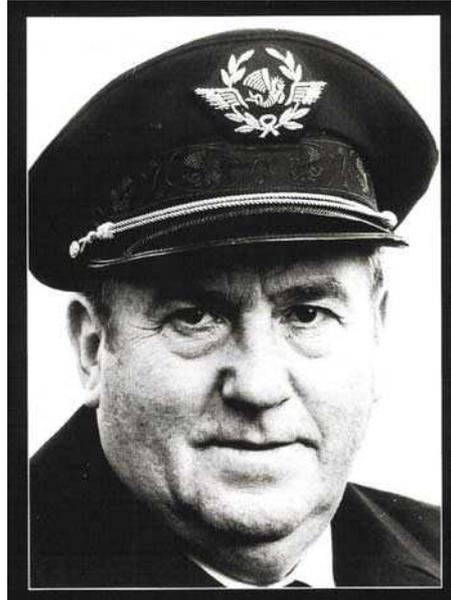
Le SR-71 était un appareil coûteux en opérations. Le coût des ravitailleurs était le plus significatif. En 1990, confronté à des problèmes budgétaires, l'Air Force le retirait du service. Le SR-71 avait servi 6 présidents, protégeant l'Amérique durant un quart de siècle. Inconnu de la plupart des pays du globe, il a survolé le Nord Vietnam, la Chine populaire, la

Corée du Nord, le Moyen Orient, l'Afrique du Sud, Cuba, le Nicaragua, l'Iran, la Lybie et les Iles Falkland. Chaque semaine, le SR-71 surveillait les sous marins nucléaires soviétiques, les sites mobiles de missile ainsi que les mouvements de troupes russes. Ce fut un facteur clé pour gagner la guerre froide.

Je suis fier d'avoir volé 500 heures dans cet avion. Je le connais bien. Il ne laissait la priorité à aucun autre avion, portant fièrement son tapis de bang à travers les arrières ennemis. Il a battu chaque missile, surclassé chaque MiG et nous a toujours ramenés à la maison. Dans ce premier centenaire du vol humain, aucun avion n'était aussi remarquable.



FERNAND ANDREANI



Fernand Andréani nous a quittés le 10 février 2009. Né à Alger le 18 août 1923, il entre dans l'armée de l'air à 20 ans. Formé aux Etats-Unis, il est breveté pilote de chasse le 16 octobre 1944 et commence sa carrière militaire à Meknès sur Dewoitine 520. Démobilisé, il est embauché le 16 juillet 1946 à Air France par Didier Daurat et effectue ses premières armes à la Postale de Nuit. Le 1^{er} avril 1947, il devient Commandant de bord sur Junker 52. Il est successivement affecté sur DC-3, Languedoc, DC-4, Constellation, Super-Constellation, Caravelle, Boeing 707, Boeing 747 et Concorde sur lequel il participe, en 1975, aux vols d'endurance préalables à la mise en ligne en janvier 1976.

Il part en retraite le 18 août 1983. Il totalise plus de 23000 heures de vol dont 2505 sur Concorde et 1789 en supersonique.

Capitaine honoraire de l'Armée de l'Air, Officier de la Légion d'honneur, Fernand Andréani fut président du SNPL, et de l'APNA. En 1990, il crée l'Association des Professionnels de Concorde et du Supersonique dont il devient le premier Président.

L'APCOS présente à Madame Dyna Andréani et à sa famille ses condoléances attristées.



A l'arrivée de son dernier vol. Sur la photo de droite, le président Pierre Giraudet, avec à sa gauche, Madame Andréani, ainsi que quelques membres d'équipage de ce dernier vol : André Blanc, Alain Métais, x, Colette Benz.

MARGUERITE LEVY

Décès de Marguerite



Marguerite LEVY, la mascotte de l' A.P.CO.S., nous a quitté pour son dernier et très long voyage. Elle s'est endormie mardi 04 novembre vers 07h00 du matin, 7 jours avant son 96^{ième} anniversaire et repose tranquillement au cimetière du Père-Lachaise. Suivant sa volonté, tout s'est passé en famille dans la plus stricte intimité, sans fleurs ni couronne.

C'était une adhérente fidèle, qui aimait l'aviation et adorait Concorde, sur lequel elle a quand même réussi à voler, malgré ses petits moyens. Elle a participé à presque toutes nos manifestations, sorties ou repas depuis notre création, avec beaucoup de plaisir et est devenue membre en 2000.

Tous ceux qui l'ont connue, auront certainement pour elle une pensée émue.
Qu'elle repose en Paix.

Colette et Gilbert Barbaroux

CARNET GRIS

CLAUDE LETOURNEUR



C'est avec un immense chagrin que je vous informe du décès de Claude LETOURNEUR, mon époux. Claude est décédé le 22 Décembre 2007, à l'âge de 82 ans, après avoir lutté courageusement contre la lourde insuffisance respiratoire et cardiaque qui s'était déclarée suite à un anévrisme aortique opéré en Février 2007.

Il savait que ses jours étaient comptés depuis un long séjour en réanimation en juillet 2008. mais il faisait encore et malgré tout des projets de voyages. Il avait gardé de sa vie chez Air France, de 1948 à 1981, et surtout sur le CONCORDE, en tant que chef de cabine, des souvenirs merveilleux et il me parlait souvent de ses nombreux amis, dont malheureusement trop ont disparu.

Geneviève Guillou Letourneur

NOTRE REPAS TOULOUSAIN



Par Michel Rétif

Toujours aussi nombreux, tous étaient heureux de se revoir ce 18 octobre à l'occasion de notre repas annuel à Seilh. Les sujets de conversations ne manquaient pas, le rappel de souvenirs relatifs à CONCORDE, toujours présents dans nos mémoires, y était en bonne place.

Certains sont venus de fort loin pour être parmi nous. Dans mon petit message de bienvenue, j'ai remercié de leur présence nos amis venus de la région parisienne, particulièrement notre Président de l'A.P.CO.S, Pierre Grange, ainsi que Bernard Dufour notre Directeur à l'époque de la mise en route des ateliers de fabrication et montage du prototype, sans oublier Pierre Lecomte, Directeur Technique de la

Société, et remercié finalement tous les présents y compris bien sûr nos amis d'outre Manche restés fidèles à nos réunions annuelles à Toulouse.

Nous avons cependant regretté l'absence de quelques uns des principaux acteurs des activités Concorde. Ainsi, André Turcat, retenu par des engagements auxquels il ne pouvait se soustraire, notre amis Marius Debézy, maintenant très âgé qui a de grosses difficultés à se déplacer et à qui nous adressons toutes nos amitiés, Gérard Navarro qui dirige la jeune équipe d'ingénieurs qui ont entrepris la remise la remise en état de fonctionnement du simulateur Concorde, indisponible pour cause professionnelle.

Depuis notre dernière réunion, nous avons malheureusement à déplorer le décès de quelques uns de nos bons amis :

- Pierre Maulandi dit « Tito » vraie figure des essais en vol qui savait si bien à sa manière exprimer les aventures qui ont jalonné sa vie professionnelle.
- Armand Jacquet, éminent Pilote d'Essais, apprécié de tous, qui effectua entre autre de nombreux vols sur les avions d'avant-garde qu'étaient les Gerfaut et Griffon, qui furent des avions supersoniques exceptionnels, détenteurs de nombreux records internationaux.
- Louis Bernard, pilote d'essais de notre équipe de Toulouse.
- Nicole Boutry, hôtesse Air France.
- Catherine Guillard, hôtesse Air France.
- Patrick Loreau, steward Air France.
- Jean Grossin, de notre équipe toulousaine, dont nous avons appris le décès au cours de notre réunion.

Tous resteront parmi nous par la pensée.

J'ai rappelé qu'au début de l'année prochaine sera célébré le 40^{ème} anniversaire du premier vol de Concorde à Blagnac dans le cadre d'une exposition à Odyssud où seront évoqués les différentes étapes du projet initial, dans le contexte politique de l'époque, un comparatif des moyens techniques disponibles, les retombées technologiques de Concorde, le transport aérien du futur.

Puis Henri Perrier prit la parole pour nous parler du futur procès relatif à la catastrophe de Gonesse, qui n'aura probablement lieu qu'en fin 2009 voir 2010. Pour cette ultime épreuve, Henri peut être assuré du soutien de nous tous, convaincus que nous sommes qu'il n'a aucune responsabilité dans cette tragédie.

Après avoir pris l'apéritif, tous ont rejoint la salle à manger où notre repas, comme chaque année, a été très animé. A chaque table les conversations allaient bon train sur les sujets les plus divers, les souvenirs des activités Concorde étaient souvent au centre de ces conversations.

En final de notre repas, nous a été présentée la pièce montée préparée par le maître pâtissier, ce superbe ouvrage était agrémenté d'une représentation de Concorde pas très évidente, mais qui s'est avérée excellente à déguster! Les meilleurs moments ayant une fin, nous nous sommes séparés en nous promettant de nous revoir l'année prochaine.

Michel Rétif



VISITE DE LA VIGNE DE PARIS BAGATELLE

Avec l'Apcos, le lundi 6 octobre 2008



Par Ginette et Jean Rousseau
Membres associés de l'Association

Ce lundi 6 octobre, un temps « mi-figue, mi-raisin » préside à notre rencontre, au N°10 de « la Route du Chemin d'entraînement », à la Porte de Bagatelle, aux confins du 16ème arrondissement de Paris et à l'orée du Bois de Boulogne, pour la visite guidée de « la vigne de Paris Bagatelle ».

Progressivement, un soleil timide apparaît, qui permet aux 17 APCOSIENS de suivre les commentaires de Xavier, dans de bonnes conditions, près de la vigne, avant de visiter le « chai » de vinification, puis de participer à la dégustation des vins autour d'un buffet campagnard.



La vigne de Bagatelle :

Bien que riche d'un passé viticole de deux millénaires, Paris n'est quasiment plus cité pour ses productions si ce n'est à titre anecdotique (Montmartre et Suresnes), encore s'agit-il là de vignes communales. Nous sommes loin des 40000 hectares exploités voici quelques siècles, malgré la position très septentrionale de Paris (mûrissement aléatoire des raisins). Il faut dire que le développement urbain a été tout aussi destructif que la déferlante du « phylloxéra » au siècle dernier dans les autres régions viticoles.

Bref, plus de vignes privées, à Paris, depuis des lustres et voilà que tout récemment (5ans), le propriétaire du 10, de la route du chemin d'entraînement à Bagatelle, réalise la plantation de 400 pieds (ceps) de vigne. Vigne passion peut-être, vigne prétexte sans doute, car son agrandissement semble, a priori, impossible.

Sur un sol « argilo-calcaire » (Bassin Parisien), relativement plat et orienté à l'Ouest, cette vigne occupe une parcelle carrée, bordée de grands arbres, d'environ cinq ares. (20 pieds x 20 « perchées »). Deux cépages, Pinot noir et Pinot blanc, ont été greffés sur « porte-greffes



américains » et la greffe apparaît nettement sur chaque cep. Le « phylloxéra » a rendu le greffage nécessaire : les plants américains donnent un vin contestable mais résistent aux assauts du



phylloxéra à l'inverse des plants français.

VIE DE L'ASSOCIATION

Ici, pas de « pisseaux », c'est-à-dire de piquets soutenant les ceps, mais un « palissage » des rangées, relativement haut, apportant à l'ensemble un aspect rigoureux.

La vendange a été faite, cette année et selon notre guide, grâce à l'intervention d'une certaine main-d'œuvre féminine, en un après-midi, et la vinification, assurée dans la foulée, si j'ose dire ! Nous ne saurons donc pas, du produit 2008 de cette vigne, s'il s'agit d'une « horrible piquette » ou si nous aurions pu, satisfaits, nous essayer d'un « revers de main, les lèvres ».

Le chai de vinification.

Après nous avoir rappelé que :

- un mauvais raisin ne donne jamais qu'un mauvais vin,
- un bon raisin ne donne pas nécessairement du bon vin, car cela demande patience et méthode,
- il est possible d'obtenir un vin blanc à partir de raisins rouges, l'inverse n'étant pas vrai...

Notre guide nous présente le « chai de vinification » : ici pas de pressoir ni de cuve en bois mais de vastes récipients en acier inoxydable destinés à recueillir les produits de la vendange



foulée au pied. Heureusement que le produit de la vigne ne dépasse pas les 500 bouteilles (de 50 cl). Modeste par ses dimensions, ce chai a des allures de musée avec ses affiches, ses vieux instruments mais également, outre ses



cuves, les barriques de chêne, le lot de bouteilles (flûtes)...

Suit la présentation de « l'alchimie » des vins, puisqu'en effet, et après fermentation (productrice de dioxyde de carbone) :

- un premier « soutirage » fournit la partie noble qui sera « traitée » en bouteilles, et force est de reconnaître qu'après l'addition de sucre, de levures, la nature ne s'y reconnaît guère...mais c'est tellement bon... !
- le « reste », constitué des « rafles » et des « peaux » sera pressé, puis soutiré en barriques où il sera « élevé ».

Le « bouchage » des bouteilles, en bouchons de liège, est souvent remplacé par des bouchons synthétiques voire des fermetures à vis, mais pas ici, car notre guide ne peut s'affranchir du « bruit sympathique » accompagnant le bouchon de liège qui « saute ». C'est, à coup sûr, un « puriste »...



Ecoutant souvent d'une oreille distraite le commentaire, mon attention fut retenue par une série de détails :

- la veste de Xavier, notre guide,
- le type de bouteille,
- la netteté de la vigne,
- l'affiche invitant aux « bacchanales » ...
- et, bien sûr, les bouchons portant l'inscription « mis en bouteille en Alsace »...



VIE DE L'ASSOCIATION

Nous étions en Alsace et, la bouteille découverte dans un carton de vin le prouve...elle émane du vignoble alsacien du Comte et de la Comtesse d'Andlau-Hombourg. Nos Hôtes sont donc des familiers de la vigne.... Vigne-passion... !



La dégustation des vins et le buffet campagnard.

Nous sommes accueillis très aimablement par une dame qui nous présente :

- la salle de réception-salon, son feu de cheminée, ses tableaux (château d'Andlau...)
- la galerie des portraits des ancêtres les plus remarquables des « Comtes » d'Andlau (clergé, armée...), mais :
- rien pour ce qui concerne les nouvelles générations, et pourtant, les jouets, le landau prouvent que la « cigogne » a dû se poser ici dernièrement...ne rêvons pas !

et nous invite au buffet campagnard convenablement fourni...

Puis dégustation de vins d'Alsace avec commentaires de Xavier et présentation, ainsi qu'en témoignent mes papilles :

- d'un « sylvaner », vin frais et agréable qui peut atteindre une belle notoriété sur de bons terroirs...
- d'un « pinot gris » (ex Tokay), cépage précoce qui peut fournir un vin capiteux et moelleux. Son appellation « Tokay » a dû être abandonnée récemment à la suite d'une protestation Hongroise... !
- d'un gewurztraminer : issu des variétés « traminer » ou « savagnin », il constitue le type le plus aromatique des vins d'Alsace que l'on boit volontiers à l'apéritif, accompagné d'un « Kouglouf » aux lardons...

Et, enfin, après que le groupe eut remarquablement honoré le buffet campagnard avec ses « rillettes d'oie », sa « tapenade », son fromage « tête de moine »,

- notre hôtesse nous convia au dessert, (crèmes et autres « cannelés ») puis au café servi dans des tasses de porcelaine blanche, et
- Xavier nous présenta la liste des vins du vignoble d'Andlau, souvent des blancs, qu'il commercialisait...

Vigne prétexte... !

Fin de la visite vers 15 heures ;

A bientôt et un grand merci aux organisatrices...

Ginette et Jean Rousseau.



VISITE DE L'EXPOSITION « VAN DYCK »

**Au Musée Jacquemart-André,
avec l'Apcos, le mardi 23 décembre 2008.**

Par Ginette et Jean Rousseau

Le musée « Jacquemart-André » est, à l'origine, comme le musée « Nissim de Camondo » son quasi voisin de la rue de Monceau, un hôtel particulier. Celui-ci, commandé par Edouard André, héritier d'une des plus grandes fortunes du second Empire, fut réalisé par l'architecte Henri Parent. Inspiré du « Petit Trianon », rien ne manque : haute façade flanquée de deux pavillons sur le boulevard Haussmann, cour intérieure en hémicycle et terrasse, entrée monumentale avec auvent à colonnes, escalier de marbre et de fer forgé. L'hôtel particulier dispose en outre, d'écuries pour 14 chevaux, de remises et d'un manège !



Edouard André épousa tardivement Nélie Jacquemart, jeune artiste peintre qui s'associa aux projets de son mari, à savoir la constitution d'une collection d'objets d'art (tableaux, sculptures, tapisseries et objets de valeur). A la mort d'Edouard, Nélie achève la réalisation du musée et décide de le léguer à l'Institut de France, à condition qu'il soit ouvert au public (1913).



Parmi la collection permanente de peintures, figure un « Portrait de Magistrat » de Van Dyck et il semble donc logique que ce musée ait organisé cette exposition temporaire dédiée à ce peintre.

Exposition que l'APCOS (Anik Boglino et Aline Weyl) a mis à son programme culturel, ce mardi 23 décembre. Ainsi, un groupe de 20 APCOSIENS (NES) a pu apprécier, avec de nombreux autres amateurs, les talents de portraitiste de Van Dyck, ainsi que l'évolution de son Art.

Van Dyck :



Antoon Van Dyck naît à Anvers en 1599 dans une famille de riches « entrepreneurs » en textiles. Il appartient donc à la « grande bourgeoisie » Anversoise.

Doué pour le dessin, il est placé en « apprentissage » chez le Doyen de la « Gilde de St Luc » (association médiévale d'Artistes Peintres). Il a 10 ans. Ses progrès sont rapides et à 19 ans il est reçu « Maître » à la « Gilde » où il sera, désormais, le second de Rubens. Né idéalement à la fin de la « Renaissance », il puisera son inspiration chez Titien mais également chez Rubens, fera plusieurs voyages initiatiques en Italie et Outre-Manche et finalement se libérera un peu de l'« académisme » de ses prédécesseurs.

VIE DE L'ASSOCIATION

Huit salles lui sont consacrées :

- trois portraits font partie des collections permanentes du musée,
- les autres appartiennent à des collections publiques ou privées, françaises ou étrangères.

La visite :

Guidée honorablement, parfaitement audible grâce à « l'oreillette » individuelle, le groupe a pu s'affranchir de la foule et suivre avec intérêt.

La salle n°1 :



Elle présente des œuvres de jeunesse (il a tout juste 20 ans) où déjà le peintre s'affranchit du « code » qui imposait la représentation en « pied ». Un premier séjour en Angleterre le lui permettra (*Portrait du Comte d'Arundel*).

- les « sujets » sont souvent assis, de trois-quarts,
- il n'hésite pas à peindre des groupes
- les visages sont expressifs (introduction d'une dimension psychologique voire affective),
- les cheveux, les « poils » de barbe sont très fins, mais les mains, bien que porteuses de messages, manquent souvent de réalisme,
- enfin, les « noirs » des « plissés » sont encore perfectibles...

La salle n°2 :



Comme Rubens avant lui l'Italie révèle Van Dyck à lui-même. Sa maturité s'affirme et il devient le « peintre gentilhomme » sûr de lui (cf : son autoportrait) jusqu'à l'arrogance : il sera le peintre des nobles et des rois. Son séjour « italien » sera de six années où il prendra plaisir à attirer tous les regards par ses manières d'aristocrate, sa suite de domestiques et ses tenues luxueuses.



Peintre des nobles et des rois, il se permettra aussi de peindre ses amis peintres dans une attitude désinvolte (Portraits, ci-dessus, de Lucas et Cornélius De Wael et ceux des Frères Palatins, Charles Louis 1er et son frère Robert.)



Les salles 3, 4 et 5 :

Elles sont traversées rapidement par notre guide car elles sont dédiées à des périodes intermédiaires

- au séjour dans les Pays-Bas Espagnols,
- à la 2ème période Anversoise (1627-1632)

VIE DE L'ASSOCIATION

Les salles 6, 7 et 8 :

On trouve ici les œuvres les plus « abouties » de Van Dyck.

Le peintre, sûr de son art, se consacre alors :

- au dessin et aux « eaux fortes »,
- aux portraits royaux : en effet, sa notoriété le fit remarquer par Charles 1er d'Angleterre qui en fit son peintre attitré (de 1632 à sa mort fin 1641). Il réalisa ainsi de nombreux portraits des membres de la famille Royale



et influença tous les portraitistes qui suivirent (Gainsborough par exemple). Fait « Chevalier », nommé premier peintre du Roi, Sir Anthony Van Dyck se contentait, semble-t-il, de n'apporter, à la fin de sa vie, que la « touche finale » aux portraits peints pour la plupart



par ses disciples.

Fruit de cette courte mais exceptionnelle carrière, Antoon Van Dyck laisse une œuvre d'une grande richesse et un art de plaire qui ne se dément pas.

Très importante, trop pour le temps que nous lui avons consacré, cette exposition « Van Dyck » méritait que nous lui consacrons notre matinée et nous remercions nos organisatrices de nous l'avoir proposée...

Fin de la visite à midi et...

Nous sommes invités par Anik au restaurant « Cat Corner », rue du Rocher, que beaucoup rejoindront directement, mais d'autres, sans doute nostalgiques de l'aviation ancienne, feront « escale ».



Repas, donc, satisfaisant selon les commentaires entendus ici et là, et dans une très bonne ambiance puisque ce n'est qu'à près de 15 heures que nous décidâmes de « lever le siège. »



Merci à Jean Paul André pour les photos du groupe...

Bonnes fêtes à tous, à bientôt et que 2009 vous soit, en tous points, favorable !

Ginette et Jean Rousseau

L'ESCARGOT ET LE CONCORDE

Où vont-ils chercher tout ça ?

Il ne s'agit pas d'une nouvelle fable de La Fontaine mais d'une publicité pour les douches « Kinedo », qui utilise un Concorde d'Air France comme symbole de vitesse ... On peut cependant remarquer que l'escargot, paraît en grande forme et n'a pas dit son dernier mot !



PASSEZ A LA
VITESSE SUPERIEURE !



Les + Kinedo...
Vos meilleures ventes
expédiées sous **48h**

LES MEILLEURES VENTES EXPÉDIÉES SOUS 48h

19^{ème} ANNIVERSAIRE DE L'APCOS

Dîner au Sénat le 24 janvier 2009



**Par Christine Lubinski
Hôtesse Concorde**

Pour la 4^{ème} année consécutive, Annick Moyal avait organisé le 19^{ème} dîner anniversaire de l'APCOS dans le salon Napoléon situé au premier étage du Palais du Luxembourg.

Nous étions 123 cette année, plus nombreux encore que l'année dernière, ce qui montre la vitalité du lien amical entre les anciens de Concorde.

Comme à l'habitude, l'apéritif a permis de se retrouver et de papoter dans un joyeux brouhaha. Il y eut une légère accalmie au moment où Pierre Grange a prononcé quelques mots et lorsqu'Henri Perrier, que nous étions tous heureux de revoir parmi nous en pleine forme, nous a donné des nouvelles du procès Concorde qui débutera dans un an. Ensuite le repas a pu commencer et les échanges ont repris de plus belle. Christine Lubinski nous offre ici quelques unes de ses photos qui témoignent de l'ambiance très amicale qui régnait ce soir là.



VIE DE L'ASSOCIATION



CALENDRIER 2009

Edition du 25 février 2009

2009

21 AVRIL PARAY 10H00
29 AVRIL PARAY. 10h00 (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
FIN SEPTEMBRE. Un voyage ?
06 OCTOBRE PARAY 10H00
REPAS TOULOUSE. Date à préciser.
20 OCTOBRE PARAY 10H00
27 OCTOBRE CONSEIL ADMINISTRATION 09H30
03 NOVEMBRE PARAY 10H00
17 NOVEMBRE PARAY 10H 00
01 DECEMBRE PARAY 10H00
15 DECEMBRE PARAY 10H00



"Jour d'envois à Paray"

