


N°39 avril 2010

mach 2.02

The logo for APCOS features a stylized globe with a grid pattern. A Concorde airplane is depicted in flight, positioned as if it is passing through the globe. The acronym 'APCOS' is written in a red, arched font above the globe.

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



Les présidents Fernand Andréani et Philippe Girard

L'APCOS A 20 ANS



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, Jany Bellat, André Blanc, Anik Boglino, Pierrette Cathala, René Dugué, Gérard Duval, Philippe Girard, Pierre Grange, Monique Jonquoy, Raymond Machavoine, Hubert Michaut, Annick Moyal, Alain Piccinini, Claude Poulain, 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 :** Annick Moyal.
- **Trésorier :** Hubert Michaut.
- **Trésoriers Adjoints :** Gilbert Barbaroux, Pierrette Cathala.

Commissions

- **Commission des statuts :** Pierre Grange, Michel Rio.
- **Commission des activités culturelles :** Anik Boglino, Monique Jonquoy, Michel Rétif, Aline Weyl.
- **Commission informatique :** Hubert Michaut, Claude Poulain, Michel Rio.
- **Commission du Patrimoine :** Gérard Duval, Pierre Grange, Raymond Machavoine, Hubert Michaut, Alain Piccinini, Yannick Pluchon, Michel Rio,
- **Commission Produits Dérivés :** Roland Leroy, Gilbert Barbaroux, Michel Rolland, Aline Weyl.

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°39. Avril 2010

- 1** SOMMAIRE
- 2** EDITORIAL DU PRESIDENT
- 3** JAMAIS DEUX SANS TROIS
par Alain Bataillou
- 7** CONCORDE AU PAYS DES SOVIETS
par Jean Paul Le Moël
- 16** CONCORDE CHEZ LES MOAÏS
par André Moreau
- 18** HOMMAGE A ARIANE
par Michel Ferry
- 20** CONCORDE A SAINT MARTIN
par Alain Baron
- 21** CARNET GRIS
- 22** JOURNEE EN EURE ET LOIR
par Ginette et Jean Rousseau
- 26** LES TRESORS DE LA COLLECTION BRUKENTHAL
par Ginette et Jean Rousseau
- 29** NOTRE REPAS TOULOUSAIN DU SAMEDI 24 OCTOBRE 2009
par Michel Rétif
- 31** CONCORDE A LA VILLETTE
par Pierre Grange
- 35** EXPOSITION RENOIR
par Ginette et Jean Rousseau
- 38** L'APCOS A FETE SES 20 ANS SUR LA SEINE
par Gilbert Barbaroux
- 40** CHÂTEAU DE VERSAILLES
par Ginette et Jean Rousseau
- 44** LES « SILHOUETTES » D'ANDRE
par André Blanc
- 46** PRODUITS DERIVES APCOS
- 48** CALENDRIER 2010 & CONTACTS



Le procès

Pour tous ceux qui sont attachés à Concorde et à son histoire, petite ou grande, 2010 est marquée par les anniversaires.

Le premier, celui des 20 ans de notre association, a été fêté le 23 janvier au cours d'un déjeuner croisière sur la Seine. Dans les pages qui suivent, quelques images témoignent de l'ambiance qui régnait à bord de l'Onyx ce jour là. L'Apcos reste un lieu de retrouvailles amicales et c'est très bien ainsi. J'ai pu, à cette occasion, remercier ceux qui, en 1990, ont su créer et animer cette belle association et faire que 20 ans après elle soit toujours aussi dynamique. Certains étaient présents à bord ce jour là : Henri Perrier, support constant de l'Apcos depuis sa création, René Duguet Gilbert Barbaroux et Pierrette Cathala, tous trois membres du premier Bureau de l'Apcos et toujours à la tâche 2 décennies plus tard, Philippe Girard, successeur de Fernand Andréani, le président fondateur de notre Association disparu l'an dernier.

Malheureusement cette année 2010 est aussi marquée par le dixième anniversaire du funeste accident de Gonesse. Ces images qui ont fait le tour du monde nous hantent toujours ainsi que le souvenir de nos collègues et amis disparus. Aussi je souhaiterais que l'Apcos prenne une plus grande part dans les cérémonies du 25 juillet prochain et nous vous en tiendrons informés.

Et comme un chagrin n'arrive jamais seul, le procès fleuve de cette catastrophe, débuté le 2 février devrait se poursuivre jusqu'à la fin mai. Comme vous le savez, Henri Perrier est durement et injustement touché par cette procédure judiciaire aussi, je compte sur nous tous pour savoir lui manifester notre amitié et notre sympathie au cours de la difficile période qu'il traverse et dont, j'en suis certain, il sortira dans l'honneur et la tête haute.



Pierre Grange

Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue : **Alain Baron, Gilbert Barbaroux, Alain Bataillou, Jany Bellat, André Blanc, Anik Boglino, Christian Brincourt, Caroline Cadier, Pascal Chenu, René Duguet, Gérard Duval, Michel Ferry, Philippe Girard, Pierre Grange, Jean Paul Le Moël, Roland Leroy, Hubert Michaut, André Moreau, Eliot Pourageaux, Michel Rétif, Ginette et Jean Rousseau, Aline Weyl.**

Remerciements aux membres du comité de relecture.

JAMAIS DEUX SANS TROIS !!

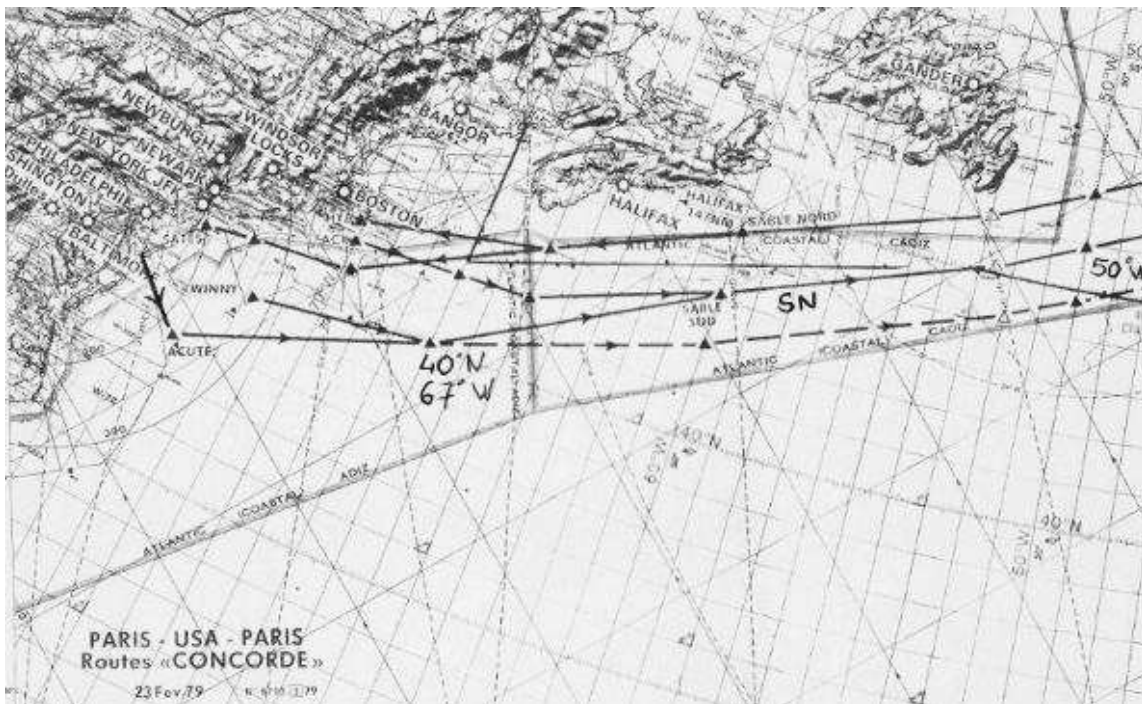


Par Alain Bataillou
Pilote Concorde Air France
1975 - 1982

Le 17 juillet 1977 je suis programmé en tant qu'OPL pour effectuer le vol AF 053 de Paris à Washington et retour le lendemain le 18 juillet par le vol AF 054. Les autres membres de l'équipage technique sont le Commandant **Jacques Mims** et l'Officier Mécanicien **Gérard Brugeroux**. L'avion est le F-BVFB. Nos amis PNC sont : Chef de Cabine **Gall H.**, Hôtesse **Nicole Méneveux, Augras et Laban**, stewards **Derrien et Meslet**.

Le vol se passe sans problèmes, ce qui est le cas le plus fréquent car si nous parlons de quelques vols, comme celui-ci, où des incidents plus ou moins graves sont arrivés, nous ne racontons pas tous les vols sans histoire que nous avons réalisés, avec Concorde en particulier. Heureusement ces vols que je dirais de routine étaient la grande majorité, même si sur notre bel avion ce n'était jamais la routine !

Le lendemain 18 juillet 1977, à Washington, nous préparons le vol retour AF 054, plein en passagers, et nous décidons l'emport de 92,5 tonnes de carburant. L'horaire prévu est 17h15 GMT, et nous commençons le push-back à Dulles à 17h10. Toujours la ponctualité Concorde ! Après le décollage nous faisons un court palier subsonique vers le VOR de **Sea Isle**, au bord de l'Océan Atlantique, où nous commençons l'accélération supersonique. Nous prenons le cap magnétique 124 vers le point **Acute** que nous passons à mach 1,6 et 41 000 ft et par un virage à gauche au cap 052 nous continuons l'accélération vers le point 40° nord et 67° ouest qui est le point commun avec la trajectoire de départ de New-York en Concorde. Mais New-York nous sera encore interdit pour quelques mois, jusqu'en novembre 1977 ! Notre croisière supersonique commence en approchant Mach 2,00 et 51 000ft au cap 040° vers le point **Sable Sud** (60° ouest) - point d'entrée de la route SN réservée à notre avion dans le sens retour vers l'Europe sur l'Atlantique Nord.



TEMOIGNAGE



L'activité intense dans le cockpit se calme. Le petit déjeuner du matin de l'hôtel à Washington n'étant plus qu'un vieux souvenir, notre charmante hôtesse nous apporte à chacun un délicieux plateau repas que nous attaquons avec plaisir !

Hélas, alors que nous approchons ce point 60 ouest, deux voyants rouges s'allument brusquement devant nous ! Cette couleur rouge est toujours porteuse pour les pilotes de mauvaises nouvelles ! Nous constatons l'allumage du pavé rouge « ENG 1 » et de la poignée coupe feu correspondante.

Les plateaux repas sont éjectés derrière nous et la procédure, mainte fois répétée à l'entraînement et connue par cœur, est annoncée et appliquée immédiatement. Réduction complète de la manette de poussée du moteur 1 : les voyants rouges s'éteignent. Vérification de tous les paramètres : tout est normal avec le moteur 1 réduit. Une fausse alarme passagère est toujours possible ; aussi après concertation, nous décidons de remettre lentement la poussée avec la manette du moteur 1. Mais lorsque nous arrivons à la pleine poussée, comme sur les 3 autres moteurs, les 2 voyants rouges se rallument. Nous recommençons une fois ces manœuvres et le même phénomène se reproduit.

Nous décidons de terminer la première partie de la procédure en coupant le moteur 1. Nous identifions alors une surchauffe ou un feu sur le moteur 1, détectés par nos systèmes de protection contre l'incendie, bien spécifiques au Concorde.

Une parenthèse pour parler de ces 2 systèmes de protection, dont un n'existe que sur cet avion. Comme tous les avions de ligne, Concorde possède le système classique de détection du feu dans la nacelle du moteur, à savoir 2 boucles d'un fil conducteur qui fait le tour du moteur (la ligne Graviner) parcourues par un courant électrique ; lorsque cette ligne est coupée par un feu cela déclenche un certains nombres d'alarmes au poste devant les pilotes, identiques à celles que nous avons eues. De plus Concorde était le seul avion au monde à avoir un autre système : nous avons 3 paires de cellules photo-électriques **dans chaque** nacelle de moteur qui déclenchaient les mêmes alarmes dès l'apparition **d'une flamme** et seulement de la lueur de la flamme. Nos mécaniciens au sol contrôlaient quelques fois leurs fonctionnements avec la lumière d'une lampe de poche !

Nous avons noté le départ de Washington à 17h10 et nous coupons le moteur 1 à 18h30. Nous terminons la check-list arrêt moteur et décidons bien sûr le demi-tour vers Dulles en subsonique sur 3 moteurs. Il est remarquable de noter que sur 3 moteurs en Concorde nous volons à mach 0,95, c'est-à-dire plus vite que n'importe quel avion classique sur 4 moteurs ! Nous atterrissons à 20h28 GMT soit 16h28 locale, après 01h58 de vol sur 3 moteurs et notre équipe de mécaniciens au sol se « jette » sur le moteur 1. Nos passagers débarquent, sont très calmes et une collation leur est servie dans le salon Concorde. Nos mécaniciens vérifient tout ce qui est possible pendant presque 2 heures, pas de trace de feu, ni de fuite, tout le circuit de détection est testé, rien n'est trouvé en défaut. En accord avec nos services à Roissy il est décidé de repartir. Nos passagers réembarquent, ravis de refaire un décollage et une accélération supersonique. Il est étonnant de voir qu'il n'y a aucune protestation parmi eux, tous ont le sourire, c'est la magie du Concorde !



Nous redécollons à 22h25 GMT, avec donc 5h15 de retard sur l'horaire initial, et suivons la même route de départ sur l'Atlantique. Au fond de moi je n'y crois pas trop et quand, alors que l'accélération supersonique est bien lancée, vers mach 1,9 au cap sur le point **Sable Sud**

TEMOIGNAGE

au 60° Ouest, notre hôtesse nous propose une petite collation, je refuse préférant surveiller le déroulement du vol. Bien m'en a pris, au moment précis où nous passons ce point, nos 2 voyants rouges associés au moteur 1 s'allument fixes !

Nous testons le circuit de détection incendie : il est en bon état. Nous faisons un reset du circuit : les alarmes se rallument, la détection est donc bien réelle. Nous réduisons le moteur 1, les alarmes disparaissent et lorsque nous rajustons la poussée après un reset du système de détection les alarmes se rallument !

Nous avons tout essayé et à l'évidence il y a un problème important sur ce moteur 1. La sécurité étant notre préoccupation principale nous ne pouvons pas nous lancer sur l'Atlantique Nord sans en savoir plus.

Nous appliquons de nouveau la procédure : manette de poussée moteur 1 réduite, poignée coupe-feu tirée et nous terminons la check-list arrêt du moteur 1 à 23h57 GMT !

Après tous nos essais sur la trajectoire prévue nous sommes arrivés cette fois au niveau de la longitude 50° Ouest. Nous refaisons demi-tour vers Washington. Certes il aurait été plus court d'aller à New-York, que nous survolons sur le chemin du retour, mais comme déjà signalé, l'aéroport de Kennedy nous est encore interdit, sauf en urgence, ce qui n'était pas le cas.

Nous coupons les 3 autres moteurs devant l'aérogare de Dulles à 02h41GMT, soit 22h41 locale, après un vol de 4h18, d'une durée supérieure à l'étape Washington - Paris ! Dont 02h44 de vol sur 3 moteurs.

La journée a été très longue pour tout le monde. Nos passagers sont hébergés dans le grand hôtel de l'aéroport. Nos services leurs confirment qu'ils seront acheminés sur Paris dès le lendemain sur un Boeing 747 d'Air France et certains manifestent leur déception de le faire en subsonique !

De notre côté nous faisons le point avec nos équipes techniques.

Il est décidé que le lendemain nous rentrons sur Paris à vide, à moins que nos mécaniciens sol sur place, qui vont travailler une partie de la nuit, ne trouvent le moyen d'élucider cette panne.

Il est tard et, fatigués, nous allons nous reposer en nous donnant rendez-vous le lendemain matin pour un nouveau départ prévu vers midi heure locale.

Surprise ! En me réveillant je trouve sous ma porte 4 lettres : ce sont des passagers qui ont appris que nous rentrons à vide vers Paris et qui demandent s'ils peuvent rentrer avec nous ! Ils sont incroyables ces passagers Concorde, encore plus fana que nous !

Le CDB Mims a lui aussi 3 lettres identiques sous sa porte !

Arrivés près de l'avion nos mécaniciens nous confirment avoir de nouveau tout vérifié, tout testé et n'avoir rien trouvé d'anormal.

Nous repartons donc avion vide, avec nos PNC, convaincus qu'il s'agit d'un défaut assez sournois et nous allons essayer de rapporter un maximum d'informations à nos services techniques pour résoudre ce problème.

Nous quittons Washington à 16h11 GMT (12h11 locale), nous nous appelons cette fois AF 512 V, toujours sur la même route et commençons l'accélération supersonique sur l'Atlantique.

Nous nous amusons tous les 3 à pronostiquer une heure d'apparition de la panne : à chaque fois elle est apparue entre 1h20 et 1h30 après le départ. Nous la prévoyons donc à 16h11 + 01h20 soit 17h31 !

Nos 2 voyants rouges du moteur 1 s'allument en passant le 60°ouest à 17h26 ! Nous ne sommes pas tombés loin !



TEMOIGNAGE

Cette fois on ne coupe pas le moteur, on cherche. Réduction du moteur 1 : la panne disparaît. Remise de poussée : elle réapparaît.

Nous essayons autre chose : étant à 52 000 ft à mach 1,95 et une température totale de 116°C, température de la « peau » de l'avion due à la vitesse, et seuls à ce niveau nous effectuons un « zoom », c'est-à-dire nous mettons l'avion en montée vers 60 000 ft pour réduire le mach et cette température totale. Vers mach 1,80 et une température totale descendue à 90°C, on constate la disparition des 2 alarmes rouges. Surprise !

On réaccélère alors vers Mach 2 et la totale revient à 126°C. Au bout de 10 minutes les 2 alarmes reviennent ! On réduit le moteur 1 et les alarmes disparaissent.

Nous pensons avoir bien cerné le problème par nos recherches et quand nous nous posons à Roissy, 03h56 après avoir quitté Washington, nous sommes attendus par une grosse partie du staff technique et un long débriefing a lieu.

Finalement comme il fallait s'en douter une double panne a été trouvée au niveau du moteur 1 : d'abord une fuite d'air chaud sur la tuyauterie d'alimentation en air de la turbopompe. Ensuite un couple de cellules de détection de flamme déclenche l'alarme **vers 200° d'air chaud**, sous l'effet combiné de l'air chaud de la fuite et de l'élévation de température due à la vitesse, la température totale ! Alors que ces cellules auraient dû réagir uniquement à la **lumière** d'une flamme !

Nos essais sur le vol retour ont bien aidé nos amis techniciens !

Ce fut un vol passionnant qui illustre bien l'enthousiasme qui nous animait pour la réussite de l'exploitation de cet avion, tout en privilégiant la sécurité bien sûr, et tous, que ce soit les services Passages, Techniques ou Navigants, en étroite collaboration.

Alain Bataillou
ex CDB 747-400
ex OPL Concorde



Note de la rédaction : *l'équipage est composé de Jacques Mims, Alain Bataillou, Gérard Brugéroux, Chef de cabine Gall H., Hôtesse Nicole Méneveux, Augras et Laban, stewards Derrien et Meslet*

Qui peut nous apporter des précisions sur l'identité des personnes citées, autres que Jacques Mims, Alain Bataillou, Gérard Brugéroux et Nicole Méneveux ; en particulier leur prénom. Ceci nous permettra de les porter sur notre listing « Ils ont servi Concorde ».

Merci d'avance !

CONCORDE AU PAYS DES SOVIETS

Juin 1979 : le président Valéry Giscard d'Estaing affrète un Concorde pour se rendre au Japon.



*L'auteur de cet article, **Jean Paul Le Moël**, s'évade de France en pleine guerre afin de rejoindre l'armée de l'Air Française renaissante en Afrique du Nord. Formation de pilote aux USA, démobilisation, chance d'être admis au CPPN du Bourget en septembre 1946. Commandant de Bord en Janvier 1948, il débute sa carrière sur le trimoteur JU 52, vitesse de croisière 220 km/h. 28 ans plus tard, janvier 1976, il se déplace à 2200 km/h sur Concorde, ce raccourci symbolisant, on ne peut mieux, les progrès fulgurants de l'aéronautique. Nommé chef de division Concorde en 1978, la limite d'âge le force à rogner ses ailes supersoniques en 1982.*

Le récit de ce vol mémorable (le mot historique est un peu trop galvaudé de nos jours) est plus surprenant par ses à-côtés que par sa réalisation qui n'a rien d'exceptionnel.

Mai 1979: bureau du chef de la division Concorde, 2ème étage du bâtiment abritant les services opérationnels d'Air France des lignes long courriers.

15 heures: sonnerie du téléphone: je décroche:

- Commandant, ici Louis Dreyfous (chef de la cellule voyages présidentiels, direction générale d'Air France au siège de Maine Montparnasse.)
- Bonjour, quoi de neuf?
- Un grand neuf, tenez vous bien.
- Le Président se sent de nouveau des ailes?
- Des ailes d'albatros...Une réunion du G 7(1) se tient à Tokyo fin Juin; il aimerait s'y rendre en Concorde.
- (Je tousse) : Vous savez sans doute pour quelle raison nous n'avons pas ouvert la ligne sur Tokyo.
- Pas vraiment.
- Il se trouve que la stratosphère est plus chaude ou moins froide si vous préférez au Pôle qu'à l'Equateur et comme Concorde déteste la chaleur, Anchorage n'est pas accessible en une seule étape. Le Japon en trois étapes n'est pas rentable. Et en ce qui concerne le Président il n'ira pas plus vite en Concorde qu'en 747.
- Il va être déçu.
- Les lois de la circulation des masses d'air autour du globe sont incontournables.

Un long moment de silence: je perçois les cogitations tourneboulant dans le cerveau de mon interlocuteur

- Vous n'avez pas une idée? Rappelez-vous le vol sur Abidjan.

Invité ou s'invitant en Côte d'Ivoire, Valéry Giscard d'Estaing avait pris goût au Concorde: (gain de temps appréciable; auréole supplémentaire apporté par l'avion, seul supersonique commercial au monde; fierté d'être le président d'un petit pays qui se prenait pour un grand du fait de son histoire, mais qui faisait encore parler de lui par ses performances technologiques (industrie aéronautique renaissante dont Concorde était le porte drapeau, pionnier dans l'électricité d'origine nucléaire, trains à grande vitesse (qui sera mis en service en 1981 et que VGE n'aura pas la fierté d'inaugurer). Il n'envisageait donc que Pégase-Concorde pour se rendre dans la capitale de la Côte d'Ivoire dont le président était un ancien notable de la République Française, le docteur (en médecine) Félix Houphouët-Boigny. Qui pense Concorde l'associe à « speed » comme disent nos jeunes.

(1) Sommet des sept pays les plus industrialisés du moment: Allemagne, Canada, Etats-Unis, France, Italie, Japon, Royaume Uni d'Angleterre et d'Irlande du Nord. Deviendra le G 8 avec l'entrée de la Russie. On parle du G 20 de nos jours avec notamment l'entrée de la Chine, de l'Inde, du Brésil etc...

TEMOIGNAGE

Du fait du barrage anti-mur-du-son élevé par le lobby écologique anti-supersonique des années 70, Concorde, seul rescapé de la compétition USA, Europe, URSS, n'était pas autorisé à développer sa foulée supersonique au dessus des terres habitées. Le plan de vol présenté aux deux présidents nous faisait suivre la même route que pour Rio jusqu'à Dakar et continuer par la mer jusqu'à destination.

« Quelle est la raison de cette route débile? » s'indigna immédiatement le docteur Boigny.

On lui communiqua la règle internationale.

« C'est quoi ce bang supersonique? »

« Une sorte de coup de tonnerre en plein ciel bleu. »

« C'est bien des blancs ça avec leurs oreilles fragiles, on voit bien qu'ils ne connaissent pas les coups de tonnerre en Afrique! Je vais en toucher deux mots à Giscard »

Je vous passe les conversations téléphoniques sous le sceau du plus grand secret comme s'il s'agissait d'une affaire d'Etat (C'en était une.) L'idée était de réitérer ce qu'avait fait André Turcat au plus fort de la campagne anti-supersonique : traverser la France de Cherbourg à Marseille en catimini supersonique, j'en ai fait le récit dans mon livre hommage à Concorde. Donc, à l'instar des concocteurs politiques de plans B et en avance sur eux, nous avons, non pas déposé mais calculé et mis à notre seule disposition le plan de vol traversant l'Afrique en ligne droite et en supersonique depuis l'entrée en Méditerranée à la hauteur de Montpellier. N'étaient au courant que le chargé des vols présidentiels, un technicien de la DO, amateur de situations hors normes et sachant tenir sa langue et le directeur général d'Air France Gilbert Pérol, fan de Concorde et appréciant l'idée en son for intérieur. Bien que l'affaire fût agréée au plus haut niveau de l'Etat, à la division Concorde nous avons voulu nous prémunir contre des accidents de parcours, courant en politique et avons mis le DG au parfum. D'un commun accord nous avons « by passé » le Président Giraudet, plutôt tiède sur Concorde (il avait refusé les tours du monde que nous lui propositions et qui seront réalisés plus tard) et très respectueux des règlements.

Et l'affaire se passa comme prévu, blackout radio dès le passage des Baléares, Algérie entre Alger et Oran, et ni vu ni connu atterrissage sur le nouveau terrain de Yamoussoukro. A peine si Dakar s'étonna de ne pas nous avoir vu !

Puisque nous en sommes aux souvenirs, il en est un qui mérite d'être connu car il n'en est guère fait mention dans les différents ouvrages dédiés à Concorde.

André Blanc et moi nous rendions souvent à Toulouse pour des réunions techniques. Ce jour là allait m'apporter une belle surprise.



Jean Franchi, chef pilote d'essais, m'emmena au simu Concorde, me fit asseoir au poste de gauche et me demanda si j'y voyais quelque chose de nouveau. Cela sautait effectivement aux yeux : le fameux poteau surmonté d'une tête de buffle servant de manche de pilotage à Concorde avait disparu. Le remplaçant n'était autre que le joy stick devenu la norme de nos jours. Les Américains n'en avaient pas voulu, de même qu'ils n'avaient pas voulu des commandes hydrauliques pour le 707, alors que la Caravelle sortie un an après en était pourvue. Comme quoi les innovations ne viennent pas toujours de l'autre côté de l'Atlantique. J'ai donc eu la chance de piloter Concorde avec le joy stick, au simu. C'était quand même autre chose... et une fois de plus Concorde aurait été un précurseur !

Revenons à nos moutons Japonais et reprenons la conversation avec Dreyfous.

- Cela m'étonnerait que les Russes nous laissent survoler la Sibérie en catimini.

- Qui vous parle de catimini, nous allons leur demander.

- Ils n'arrivent pas à aller plus loin que Alma Alta avec leur Tupolev et vous allez leur demander de survoler leur territoire en supersonique!

- Qui ne tente rien n'a rien.

Pour nous l'affaire était enterrée et nous la mîmes de côté.

TEMOIGNAGE

Quelques jours plus tard, re Dreyfous :

- Ils seraient d'accord mais à condition que vous alliez leur expliquer sur place ce que vous comptez faire.

J'en fais aussitôt part à Blanc et Duguet, chefs mécaniciens navigant Concorde, dans le bureau à côté. On n'y croit pas trop. Dans la foulée on déclenche une réunion à la DM avec Gaby Aupetit, ingénieur maison et Combelles, l'ingénieur en charge de la division Concorde à la DM, à laquelle nous convions notre spécialiste des plans de vol Concorde à la DO. Je vous fais grâce de nos travaux qui aboutissent à l'envoi d'une délégation à Moscou. J'en fais partie, ainsi que René Duguet, Combelles, Dreyfous et d'autres dont je ne me souviens plus leurs noms. (Qu'ils veuillent bien m'excuser.)

Au cours de la dernière semaine de mai 1979 nous embarquons à bord d'un Airbus d'Air France. Tout juste si, à l'arrivée, on ne nous déroule pas le tapis rouge à Cheremetievo.



Formalités d'entrée réduites car nous empruntons le circuit réservé aux VIP. L'étonnement est général: qui s'en plaindrait! Le reste est à l'avenant, ZIS noires aux vitres teintées nous amènent au meilleur hôtel où l'accueil nous ferait gonfler les chevilles si nous ne gardions pas la tête froide. Nous ne sommes ni diplomates de haut rang, ni ministres de la République française: simples serviteurs de sa majesté Concorde. Et c'est ce mot: « majesté », qui nous vaut tout ce tintouin.

Avant le repas je vais faire un petit tour en ville. J'étais déjà venu à Moscou 20 ans auparavant sur un autre produit de l'aéronautique française, le fameux Bréguet Deux ponts, seul avion capable à l'époque de transporter un orchestre et ses instruments. J'avais été frappé à l'époque, en 1958, de voir des tas d'avion à réaction civils, des Tupolev, mais qui restaient à terre la plupart du temps m'avait expliqué le chef d'escale. La méthode soviétique consistait à assigner des objectifs de fabrication aux usines sans se préoccuper de leurs ventes futures. Les quelques vitrines de magasins que j'inspectais ce soir là suintaient la tristesse, elles étaient quasi vides. Les produits de la vie courante qu'elles étaient censées afficher ne devaient pas faire partie des objectifs des ministères intéressés. En rentrant à l'hôtel on me conduisit à une sorte de PX (magasins de l'armée américaine) où se retrouvaient tous les produits du monde, un duty free géant, à des prix déifiant toute concurrence.

Nous avons rendez vous le lendemain au ministère de l'aviation civile. Dans la petite salle de conférence où nous prenons place se trouvait une importante délégation soviétique. Je n'ai pas noté leurs noms et fonctions mais de mémoire il devait y avoir deux ou trois représentants du ministère dont le vice ministre, un ou deux commandants de Tupolev et quelques ingénieurs du constructeur.

La première question concernait le plan de vol. Nous le dévoilons en affichant nos souhaits pour la partie soviétique du parcours: supersonique en Manche et en mer Baltique, entrée par Leningrad en subsonique (on aimerait le faire en supersonique) sinon accéder le plus tôt possible au supersonique en direction de Novossibirsk pour y faire escale et continuation du voyage en supersonique au dessus de la Sibérie. Le trajet évitait les quelques rares agglomérations importantes.

Etonnement de nos correspondants: « vous n'entrevoyez qu'une étape ? »

« Ce vol n'a d'intérêt que s'il ne comporte qu'une seule étape. »

« Le Danemark vous a autorisé à survoler son territoire en supersonique? » (Il n'avait même pas été envisagé d'en faire la demande.) »

« Passage en subsonique et ré accélération. »

Silence... Apartés... Un de l'équipe Tupolev pose la question :

« Quelle sera votre quantité de carburant à l'atterrissage ? »

« Au pire 10 tonnes ... cela dépend de l'endroit où nous serons autorisés au vol supersonique après le passage de Leningrad. »

TEMOIGNAGE

Re silence...

« D'après nos calculs ce serait plutôt 3 ou 4 tonnes. »

Nous échangeons nos données : à notre grand étonnement, ils en étaient restés à 89 tonnes de maxi carburant. Nous rectifions: "notre maxi actuel est 95680 kgs". Quelques têtes allaient peut-être tomber du côté des services de renseignements!

Suivront des échanges de marchands de tapis pour déterminer le point de ré accélération après survol de Leningrad. Nous obtenons satisfaction, ce qui nous fait gagner quelques précieuses minutes.

Reste le problème du dégagement de Novossibirsk. Nous savons que de nombreux terrains se trouvent dans les environs. Ils ne figurent évidemment pas sur les cartes (secret défense). Nous n'en aurons pas besoin nous assure-t-on.

« Il n'y a qu'une seule piste...sans parler d'une météo défavorable elle peut être rendue indisponible suite à un incident d'atterrissage d'un précédent avion. »

« Nous vous garantissons que la piste sera disponible et que si besoin était côté météo nous vous dérouterions sur un terrain adéquat, il faut nous faire confiance (sous entendu: la grande Union Soviétique ne saurait être la cause d'un accident survenu à Concorde !)

Notre projet était accepté. L'impensable s'était produit. L'URSS allait laisser son territoire survolé en supersonique par l'heureux rival de leur champion TU 144, ce qui ne manquerait pas de souligner leur défaite. Qu'est ce qui les motivait? Est-ce que à l'inverse des Anglais qui ont inventé le terme mais qui ont du mal à l'appliquer, ils seraient à ce point fair play? Espéraient-ils recueillir de précieux renseignements susceptibles de regonfler leur champion Tupolev car l'accord prévoyait qu'un radio navigant venant du team TU 144 serait adjoint à l'équipage Concorde de Paris à Tokyo, en vue d'assurer les communications? C'est ce que certains esprits chagrins imaginèrent. Je n'en fis pas partie et me contentai de remercier chaleureusement nos hôtes pour leur coopération.

Restait à aller sur place à Novossibirsk pour organiser l'escale.



Mêmes ZIS noires aux vitres fumées pour nous rendre à Cheremetevio, même circuit High Diplo VIP, avant de nous acheminer vers notre avion un Iliouchine II-62M. Il ressemble effectivement au britannique Vickers VC 10 avec ses quatre réacteurs groupés à l'arrière, au point que les mêmes Britanniques l'ont surnommé Vickersky. On avait également

baptisé le TU 144 Concordsky. Que les Soviétiques aient pratiqué l'espionnage industriel est indéniable mais il faudrait être naïf pour penser que les Occidentaux s'en sont abstenus. Si les USA avaient retenu le projet supersonique de Lockheed au lieu de succomber aux chants de sirènes de Boeing vantant l'immense avancée technologique de son Mach 3, le SST américain aurait ressemblé à Concorde, lois aérodynamiques obligent.

Nous nous installons dans une petite cabine supposée être une première classe où nous sommes les seuls passagers. L'hôtesse est aux petits soins avec nous. Parvenus à l'altitude de croisière j'ose faire une demande dont je sais par avance qu'elle sera refusée, car j'avais posé la question au chef d'escale Air France : « j'aimerais faire un tour au cockpit. » La charmante me répond que ce n'est pas autorisé sur les avions de l'Aeroflot.

- Demandez au captain, dites lui que je suis un pilote de Concorde.

Manifestement je lui pose un problème, car elle ouvre de grands yeux et amorce un balancement de buste.

- Il ne va pas vous manger (la phrase est un peu bête car c'est ainsi qu'on s'adresse aux enfants.)

Elle se décide enfin, revient quelques instants plus tard, yeux grand ouverts, front plissé.

- Le commandant vous attend.

Le cockpit est vaste. Je serre la main à tous: commandant, copilote, mécanicien, radio sauf au navigateur qui se trouve dans une bulle vitrée à l'avant. Manifestement l'Aeroflot ne pratique pas la réduction d'équipage en marche dans toutes les flottes occidentales.

TEMOIGNAGE

L'anglais du commandant est un peu primaire ce qui limite la conversation. On parle un peu de Concorde et de Tupolev. Je crois comprendre qu'il était sur le point d'entrer en stage TU 144 mais que le recrutement venait d'être arrêté. Ce qui confirmerait les dires de notre chef d'escale concernant l'arrêt du programme TU 144. J'en profite pour jeter un œil circulaire. L'instrumentation est vieillotte pour ne pas dire archaïque. Je prends congé mais demande si je peux revenir pour l'atterrissage. Accordé.

Rien à dire sur le reste du parcours. L'hôtesse vient me chercher au moment où nous amorçons la descente. J'entre de nouveau dans le poste de pilotage où je vais assister à une scène étonnante. J'avais déjà remarqué les rapports peu amènes entre le commandant et le copilote. Pendant tout mon séjour précédent j'avais noté que le copilote pilotait, allant jusqu'à me demander s'il y avait un pilote automatique à bord. Le copilote pilotait toujours mais uniquement sur indication du captain. Voici comment cela se passait.

Un peu à la façon d'un commandant de navire qui donne un cap au timonier ou une indication d'angle de barre, le captain prenait le manche, un solide poteau surmonté d'une roue bien dimensionnée, et effectuait une manœuvre. Puis il lâchait les commandes à charge au copi de maintenir les commandes dans la même position: une sorte de pilotage automatique manuel. Il en fut ainsi pendant toute la descente où le malheureux copi fut copieusement incendié à plusieurs reprises pour ne pas avoir maintenu la position à l'identique. Il en fut ainsi jusqu'à la toute approche finale où le captain reprit définitivement le manche pour l'atterrissage. Cet épisode rappellera quelque chose aux anciens qui ont débuté comme copilotes au redémarrage d'Air France avec les seigneurs de l'Atlantique Nord, de l'Indochine et de l'Afrique noire.



Iliouchine 62

Nous avons visité les installations: un peu rudimentaires, à l'instar du cockpit de l'Iliouchine. L'approche par mauvaise visibilité se ferait par radar : mieux vaudrait ne pas avoir à l'utiliser. La piste, unique comme nous le savions était suffisamment longue. Nous avons demandé à la parcourir en voiture. Le revêtement laissait à désirer mais le plus inquiétant était une certaine dégradation que j'avais notée à l'atterrissage.

Restait maintenant à subir (le mot n'est pas trop fort) au cours du repas s'ensuivant les inévitables séances de toasts portés à une personnalité soviétique, puis française... il y en avait hélas quelques unes! On se levait, le verre de vodka à la main, l'élevait en l'honneur de la haute personnalité, et la vodka était censée disparaître cul sec dans votre gosier. J'ai réussi à en escamoter la moitié, ce qui n'était manifestement pas le cas de nos hôtes. On se demande comment ils font. La nuit fut un peu agitée. Nous pensions en avoir terminé avec la vodka. Que nenni! Nous eûmes droit à une sorte de brunch à 10 heures du matin et rebelote pour les toasts. Je déclarai forfait sauf pour le toast à Concorde qui clôturait l'affaire. Eurent-ils des doutes sur ma capacité à conduire ce vol spécial? Rien de tel ne transparut dans leur attitude car jusqu'au bout ils se sont montrés fort diplomates et courtois.

J'ai eu l'occasion de m'entretenir avant l'embarquement avec un autochtone parlant français. Il aimait bien vivre à Novossibirsk, loin de Moscou. Certes les hivers étaient froids entre moins vingt et moins trente mais peu de nébulosité. Il avait vu passer quelque fois le TU 144 mais on ne le voyait plus. Il ne manquerait pas d'être là pour le passage de Concorde. « Je vous envie de piloter un tel avion ! »

Restait maintenant à exécuter ce vol qui avait tant demandé en préparation. Ce sera beaucoup moins folklorique. L'avion sera le FBTSK : ce n'est pas le plus léger de la flotte: pourquoi a-t-il été choisi ? J'ai dû le savoir.

On gagne 120 kgs sur la version normale: - 300 (sièges en moins), + 180 pour deux membres d'équipage supplémentaires en poste: le radio russe et le deuxième OMN. 20 PAX pour la suite présidentielle, + Combelles, Dreyfous, et l'ORN Paganelli (Air France). 8 sièges en cabine avant, occupés pour le décollage, 21 sièges en cabine arrière si le président désire s'isoler.

TEMOIGNAGE



La date retenue est le mardi 26 juin 1979

Horaires TU

Aller AF 100 CDG 21h00, OVB 27/01h40, 03h00, HND 06h40
Décalage horaire +7 pour Novossibirsk, +9 pour Tokyo

Equipage

CDB Le Moël Jean Paul
OPL Giron Pierre
OMN Duguet René
OMN Cappoen Victor
ORN Paganelli Paul
ORN Switchov Gueorgui (Aeroflot)

Je vais reprendre le rapport effectué suite à ce vol

ETAPE PARIS NOVOSSIBIRSK

Route

Le cheminement prévu par la mer du Nord, Danemark, Baltique, Golfe de Finlande, Leningrad et route internationale en URSS, comporte trois accélérations supersoniques. Le gain par rapport à un vol subsonique jusqu'à SR (Leningrad) est de 30 minutes pour un coût carburant faible. Le contrôle de Tamere en Finlande modifie la route nous imposant de rejoindre les airways à Sunna, ce qui augmente la distance d'environ 40 NM. Par contre la présence du radio russe nous permet de faire direct RL Leningrad (gain 30 NM). Avons dû improviser rapidement une distance pour protéger les côtes de Finlande (distance qui s'est révélée bonne.)

Communications

Partie européenne: fonctionnement normal en VHF. Partie URSS: toute la phonie a été assurée par le radio Russe jusqu'au contrôle de Novossibirsk. Les procédures de descente, approche et atterrissage ont été effectuées en anglais par les deux pilotes dans de bonnes conditions.

Météo de Novo obtenue dès le survol de Leningrad (conditions cavok) confirmée chaque demi-heure.

Navigation

Entièrement effectuée en inertie. Aucune correction de trajectoire demandée par les contrôles URSS. Très bon fonctionnement des radio-balises MF. Tronçons subsoniques : vents assez forts d'Ouest. Tronçons supersoniques: vents faibles mais températures supérieures aux prévisions (STD +10 à +15). Le terrain de Novossibirsk a été fermé au trafic une heure avant notre atterrissage: décision conforme à l'engagement des autorités.

TEMOIGNAGE

Approche et atterrissage

Contrairement à la pratique soviétique, la descente a été effectuée sans paliers notables. Circuit aérodrome standard, écourté par radar. Bon fonctionnement des installations. Roulage à l'atterrissage un peu rude du fait de la nature de la piste: petites dalles de béton, jointures larges et inégales, ce que nous avons entrevu lors de notre visite précédente et nous inquiète un peu pour le décollage. Temps bloc block : 3h30 (10 minutes de moins que l'horaire)

Performances

ZFW 83 tonnes

Fuel au block: 94000 kg, 92800 au décollage

A la verticale 12500 kg, 11000 kg au block

Toute la partie supersonique au dessus de la Sibérie a été effectuée en TMO à M 1,92 - 1,96

Commentaires

Dans l'état actuel de la route acceptée et de l'éloignement du terrain de dégagement l'exploitation commerciale n'est pas possible sur ce tronçon Paris Novossibirsk.

ETAPE NOVOSSIBIRSK – TOKYO HANEDA

Temps d'escale prévu 1h 20. L'avion est prêt au bout d'une heure. Nous réduisons le temps de 10 minutes. Excellente coopération des autorités aéroportuaires dans tous les domaines. Carbu à bord 90t, 89,2 au décollage. Emport carburant limité du fait des contraintes de la piste.

Poids au décollage: 172,2t

Au cours du décollage face à l'ouest le roulage est rude comme à l'atterrissage. L'inégalité que nous avons pressentie lors de notre visite est atteinte à 130 kt, l'à-coup est bien amorti (sans donc entraîner l'oscillation que nous craignons) Au retour il se présentera à 140kts et sera également bien amorti.

Navigation, communications

Idem que première étape. Vents faibles. Température en supersonique STD -6

Horaire

Nous gagnons 10 minutes supplémentaires sur le trajet, mais recevons instructions de respecter l'horaire cause protocole arrivée chef d'Etat. Nous avançons donc notre descente en subsonique à la côte sibérienne.

L'atterrissage est effectué à 15h30, pour un block à 15h 40. Du fait de ce respect de l'horaire le temps block/block est de 3h50. Le temps commercial possible est de 3h30, ce qui sera réalisé au retour.

Approche atterrissage

QFU en service 22. Piste mouillée. Contrôle demande si piste possible pour Concorde du fait de la longueur 2500 mètres. Réponse affirmative.

Approche ILS décelérée

Des mesures de bruit ont été faites à 2 et 1 km du seuil de piste, distances inhabituelles. Distance d'arrêt comparable aux autres avions.

Carburant restant 14200 kg

Bon fonctionnement des aides radio au Japon. Bonne phonie en anglais. Opération d'approche et atterrissage normales

Bon fonctionnement général de l'avion

CRM RAS

Commentaires off the record

Je quitte le compte rendu officiel.

Nous avons été étonnés du nombre important de spectateurs à Novo. Ce n'était certes pas comparable aux foules que nous avons pu constater en d'autres coins du globe. Nous pensions que les autorités soviétiques auraient interdit l'accès au terrain pour un motif ou un autre car le passage de Concorde en route pour le Japon n'en soulignait que davantage

TEMOIGNAGE

l'échec de leur champion. J'ai revu l'homme de ma précédente visite et lui ai posé la question. La réponse m'a surpris: « nous avons perdu, mais les Américains aussi, nous sommes heureux que la gagnante soit la France. »

Je me devais de rectifier : « Concorde est franco anglais. »

« Pour nous il est français. »

L'anecdote qui va suivre pencherait un peu dans ce sens.

A peu près à mi parcours Novo Tokyo, notre radio Switchov que René Duguet avait bien fait rire en lui disant que son nom était dangereux dans un avion car il faisait couper tous les circuits (Switch off, pour les lecteurs non navigants), nous fait passer un message pour nous signaler que nous n'allons pas tarder à dépasser un Vickers de la British Airways transportant à Tokyo le premier ministre britannique Margaret Thatcher. Nous avons posé la question lors de notre voyage d'étude: « avez-vous été contacté par les Anglais ? » Réponse négative. Nous avons transmis le message au Président et lui avons demandé pourquoi Margaret Thatcher n'avait pas affrété un Concorde? Cela aurait eu de la gueule, deux Concorde à Tokyo! La réponse nous a laissé un peu sur notre faim: « elle est un peu spéciale ! »

Je décide de faire un écart sur notre route et charge Swichtov de le signaler au contrôle bien que je doute qu'il y ait des radars dans le coin en lui donnant la raison: « cela la foutrait mal de balancer un bang sur l'avion du premier ministre britannique qui n'a pu empêcher un petit pincement de se faire doubler dans les airs par un Président français toujours un peu arrogant. » Malgré l'écart nous avons pu voir quelques milliers de pieds en dessous de nous, le Vickers de Margaret.

Evidemment on nous attendait question bruit ne serait ce que par le nombre inhabituel d'enregistreurs. Notre approche entièrement décélérée les a laissés pantois: à peine plus de bruit qu'un gros piaf !

Au retour notre décollage type New York sera évidemment plus bruyant mais pas davantage qu'un subsonique de l'époque.

Reprenons le rapport officiel

TOKYO HANEDA –NOVOSSIBIRSK 30/06/1979

Départ 7 minutes avant l'horaire

Décollage en 15L Procédure anti bruit spéciale par virage à gauche dans la baie. Plafond assez bas 500 pieds. Procédure exécutée à la lettre.

Il semble que des relevés aient été faits cette fois encore très près de la piste alors que nous visions le bruit au dessus des populations. Déroulement conforme au plan de vol de la montée subsonique et de l'accélération supersonique.

Navigation communication

Idem qu'à l'aller Température STD + 6 Vent - 10 kt

Fuel départ 92000 kg

Fuel arrivée 14500 kg

Bloc/bloc 3h30 Temps de vol 3h15

20 minutes avance sur horaire Temps escale 1h40 cause protocole

NOVOSSIBIRSK-PARIS CDG

Pendant l'escale de Tokyo nous avons fait l'étude d'une nouvelle route NOVO CDG en réduisant les tronçons supersoniques à deux au lieu de trois ce qui ne devrait pas modifier sensiblement le temps de parcours étant données les contraintes ATC imposées à l'aller par le contrôle Tampere de Finlande. La distance totale serait de 3088 NM au lieu de 3140.

Navigation

Supersonique température STD +12 Subsonique vent moyen - 50 kt jusqu'à Arlanda. Nouvelle route plus facile à suivre. Aucune difficulté avec les contrôles.

Les températures en supersonique, le vent en subsonique entraînent une notable augmentation de la consommation ce qui conduit à prendre CDG sans dégagement. L'horaire est respecté.

Block/block 4h51 pour 4h50. Carburant au block départ 92000 kg arrivée 7000 kg

TEMOIGNAGE

Récapitulatif

CDG - NOVO 1h41 en supersonique pour 4h31 block/block

NOVO - TOKYO 2h11 en supersonique pour 2h54 block/block

TOKYO - NOVO 2h25 en supersonique pour 3h30 block/block

NOVO - CDG 1h34 en supersonique pour 4h50 block/block

La route suivie au retour est meilleure 7 minutes de différence en SS, plus facile à suivre mais elle ne permet toujours pas une exploitation commerciale.

Liaison radio spécifique Président assurée sans aucun problème. Contacts faciles avec HU et le Cotam, assurées entièrement par l'officier radio Paganelli.

La préparation très poussée de ce vol a permis une exécution sans surprises importantes.

Le vol s'est déroulé remarquablement bien dans tous les domaines ce qui nous a valu les commentaires élogieux du Président de la République et de sa suite que je transmets avec plaisir à tous ceux qui ont participé à la préparation et à l'exécution de cette première liaison Paris-Tokyo via la Sibérie.

Le Club Aérophilatélique Concorde n'a pas manqué souligner l'évènement par le certificat suivant.

Cet aérogramme numéroté de 1 à 120 a été transporté à bord de Concorde lors du voyage de Monsieur le Président de la République à l'occasion de la Conférence de Tokyo les 26/27.6.79

<i>Equipage:</i>		Vol AF 100
Cdt de bord:	Le Moël	Roissy CDG, décollage à 23 h 00 le 26.6.79
Copilote:	Giroud P.	Novosibirsk Tolmachevo U R S S , durée 4 h 25
Mécanicien:	Duguet	Tokyo Haneda Japon, durée 3 h 21
Navigateur:	Paganelli	Durée totale du vol : 7 h 46 pour 11450 km
Chefs de cabine:	Burguière - Brocas	
Stewards:	Brunner - Ordoni Ulmer - Cholet	

Record de liaison commerciale entre la France et le Japon
1^{er} survol et escale en U.R.S.S.

Edité par le
Club Aérophilatélique Concorde

Jean Paul Le Moël

CDB en retraite, nostalgique parfois de cette belle période de carrière passée sur Concorde, mais qui a su, non sans mal, tourner la page : golf, bridge, voile dans la baie de Quiberon occupent une bonne partie de son activité.



CONCORDE CHEZ LES MOAÏS

La Direction Commerciale se doit d'avoir des idées mais, il y a des limites à ne pas dépasser



**Par André Moreau
 Chef d'Escale New York
 Août 1977 – mai 1984
 Délégué Exploitation Amériques-Pacifique en 1987**

Les Moaïs sont les statues monumentales de l'île de Pâques. Sculptées dans des roches volcaniques (basalte, trachyte ou tuf volcanique), leur taille varie de 2,5 à 9 mètres, pour un poids moyen de 14 tonnes. André nous parle de l'organisation de la visite de Concorde aux géants de l'île de Pâques.

Je suis donc informé de la signature d'un vol tour du monde (spécialité de Concorde) avec escale à l'Ile de Pâques et Iguazu dans la foulée. Mon sang ne fit qu'un tour car c'était prendre beaucoup de risques commerciaux à de nombreux points de vue. Je fis ma valise afin de me rendre compte sur place des possibilités pour traiter notre avion dans les meilleures conditions possibles.

Iguazu.

Magnifiques chutes, mais aéroport fermé de nuit et sans équipement pour traiter notre SSC. Avec l'aide de notre escale de Buenos Aires, nous obtînmes la garantie auprès de la compagnie Aérolinías Argentinas, du prêt de certains équipements, charge à nous d'en payer la mise en place par la route, avec en prime l'envoi de Paris d'un groupe de démarrage. Inutile de vous mentionner le coût d'une telle opération. **Faramineux.**

Mes soucis ne faisaient que commencer, hélas !

Ile de Pâques.

Ilot perdu au milieu du Pacifique, habité par des mélanésiens, appartenant aux chiliens. Et rien d'autre sauf une piste de 3000 mètres en **obsidienne**, pierre semi précieuse !!!

Normal pour un avion de luxe comme notre Concorde.

Cette piste avait été construite par la NASA pour servir de piste de secours à la navette spatiale, d'où sa longueur exceptionnelle.

Ce petit paradis était desservi 2 fois par semaine par un B707 passagers de la Lan Chile et en bateau 2 fois par an !!! Il en fallait davantage pour une opération du SSC dans le cadre de ce tour du monde d'où contact avec la Direction Générale d'Air France pour annuler cette desserte.

« Débrouillez vous mon vieux, on vous fait confiance ». OK pas le choix, les ordres sont les ordres !!!

Comme pour Iguazu, pré-acheminement des équipements par avion pensais-je. Aucun cargo disponible. Notre chef d'escale de Santiago tenta en vain de louer un appareil militaire : refus de Pinochet.

Il ne nous restait donc que le bateau, mais les deux dessertes annuelles ne correspondaient évidemment pas au bateau régulier. Direction Valparaiso où notre chef d'escale affréta un chalutier, seul moyen disponible pour le transport des équipements **minimum** nécessaires au traitement du SSC.

De nouveau pré-acheminement de Paris vers Santiago de la totalité des équipements, pièces de rechange etc. etc. et j'en passe.



TEMOIGNAGE

Je pensais avoir résolu mes problèmes mais en déposant notre horaire à l'Aviation Civile Chilienne, refus de celle-ci ? Pourquoi ?? **Aucun autre avion ne doit se trouver dans les environs de l'île, lors d'un atterrissage ou d'un décollage, car il n'y a pas de terrain de dégagement accessible et il y a toujours un risque de blocage de l'unique piste en cas d'atterrissage ou de retour après décollage pour raison technique !!!** Etaient inclus dans cette règle les survols et les passages à proximité !!!

Olé !!

Finalement nous trouvâmes un horaire qui nous amenait à Iguazu un peu avant la nuit.

Le vol se déroula apparemment sans problème ?? Ma hantise durant ce vol fut le gros pépin technique tel un changement moteur. J'avais estimé avec un optimisme béat que 10 jours minimum auraient été nécessaires pour la remise en état de notre oiseau. Quid des passagers car 10 jours avec les Moaïs n'étaient pas une perspective réjouissante : ils sont peu bavards et ne regardent que les étoiles.

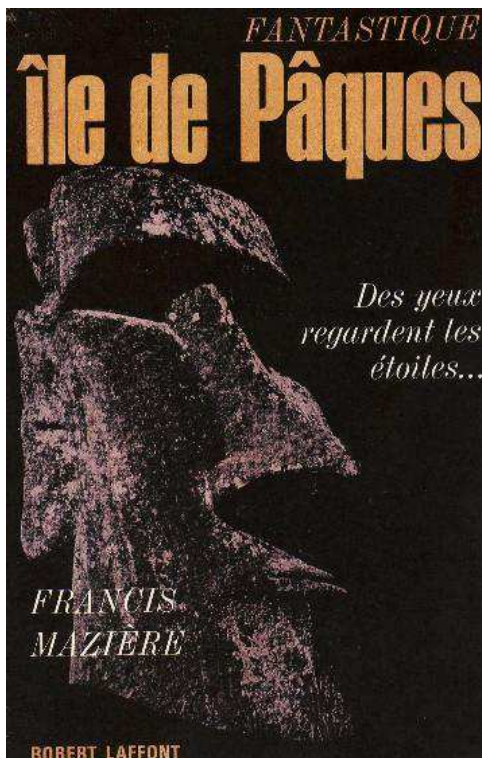
Après le premier vol, je présentais le bilan au DG : décision fut prise d'annuler la desserte en raison des coûts de l'opération et des limites opérationnelles trop complexes.

J'avais trouvé la solution en cas d'impossibilité de le dépanner : nous l'aurions mis debout, à côté du fameux alignement des **Moaïs**. Les spécialistes auraient pu ainsi se poser des questions !!!

Malgré cet échec, nos commerciaux ne manquaient jamais d'initiative car on me demanda un jour si l'on pouvait se poser à Clipperton ? Vous connaissez !! Cet îlot désert, appartenant à la France, au large du Mexique, sur lequel la marine française vient chaque année réimplanter le pavillon français que les mexicains retirent peu après.

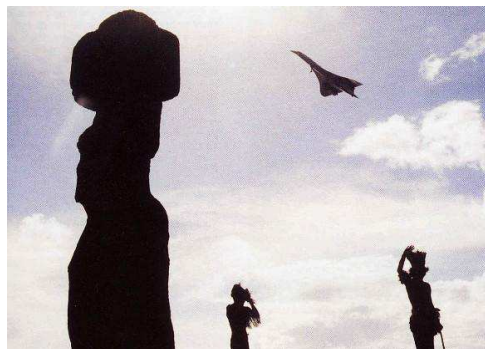
Me demandant comment nos commerciaux trouvaient ils toutes ces idées ?? Très simple: un globe, une ficelle et que j'enroule ma ficelle autour du globe et vous avez un tour du monde !!!!

Par André Moreau



ERREUR !!

Ils regardent l'atterrissage du Concorde



HOMMAGE A ARIANE



Par Michel Ferry
CDB Instructeur Concorde 1984 - 1988
20000 heures de vol dont 1000 sur Concorde

Dans son livre « Mowgli », Michel Ferry raconte à ses enfants et petits enfants, sa « vie en l'air » : du planeur Caudron C800 au Concorde. Il a la gentillesse d'autoriser Mach 2.02 à en publier quelques pages. Aujourd'hui cet hommage à Ariane qui pourrait aussi s'appeler « plus vite que le soleil » est le premier témoignage d'une série que nous souhaitons longue.

Un groupe d'ingénieurs allemands d'EAS, société européenne lanceur d'Ariane, désire sortir de ses tables à dessin et aller voir de près, rejoignant ses collègues français à Kuru, la belle envolée de notre fusée. Ne se refusant rien, ils ont choisi Concorde afin d'être « up to date », pour parler comme eux le langage technique international hélas retenu.

Nous partons à vide de Paris à dix-sept heures vers Cologne afin d'y prendre « livraison » de nos passagers-cerveaux. Nous sommes en octobre et le soleil se couche pendant cette jolie escale noyée dans la forêt du bord de Rhin. Nous le voyons ainsi disparaître derrière la grande futaie tandis que nous mettons les réacteurs en route, réservoirs complétés pour Dakar, escale obligée avant de sauter la grande mare vers la Guyane.

Couche-toi, beau Soleil ! Contre toute décence naturelle, nous allons rattraper ta lumière. Obliquant aussitôt après le décollage vers le point le plus proche de la mer du Nord, nous pouvons ensuite étaler à loisir notre tapis sonique vers l'ouest en dévalant la Manche. Et c'est en atteignant l'Atlantique que nous assistons au deuxième lever de Soleil de la journée, mais cette fois... à l'OUEST. À Mach 2, nous T'avons rattrapé, mais Tu vas prendre Ta revanche au cours de notre descente plein sud vers Dakar où nous nous posons de nuit pour une escale rapide de remplissage.

Aucune restriction de bruit après ce nouveau décollage, montant rapidement vers notre altitude habituelle à vitesse maximum à la poursuite de notre fugueur caché derrière l'horizon, poursuivant sa course éternelle. Bien sûr, c'est nous, terriens, qui tournons autour de notre axe de pôles tout au long de l'écliptique, mais tout est relatif... C'est donc dans une course folle que nous nous engageons en enjambant cette partie médiane d'océan et en tournant plus vite, mais à l'envers, que notre satellite.

Nous allons d'abord distinguer une lueur, puis, dix minutes avant de quitter notre altitude et notre vitesse en descente vers Cayenne, droit devant et entre les deux yeux, Sa Majesté Soleil, dans un mouvement tout relatif, se lèvera incongrûment une deuxième fois... à l'OUEST! Il se recouchera de nouveau au cours de notre approche finale, montrant derechef son énergie éternelle, imperturbable, faisant fi de notre faiblesse dans notre poursuite dérisoire.



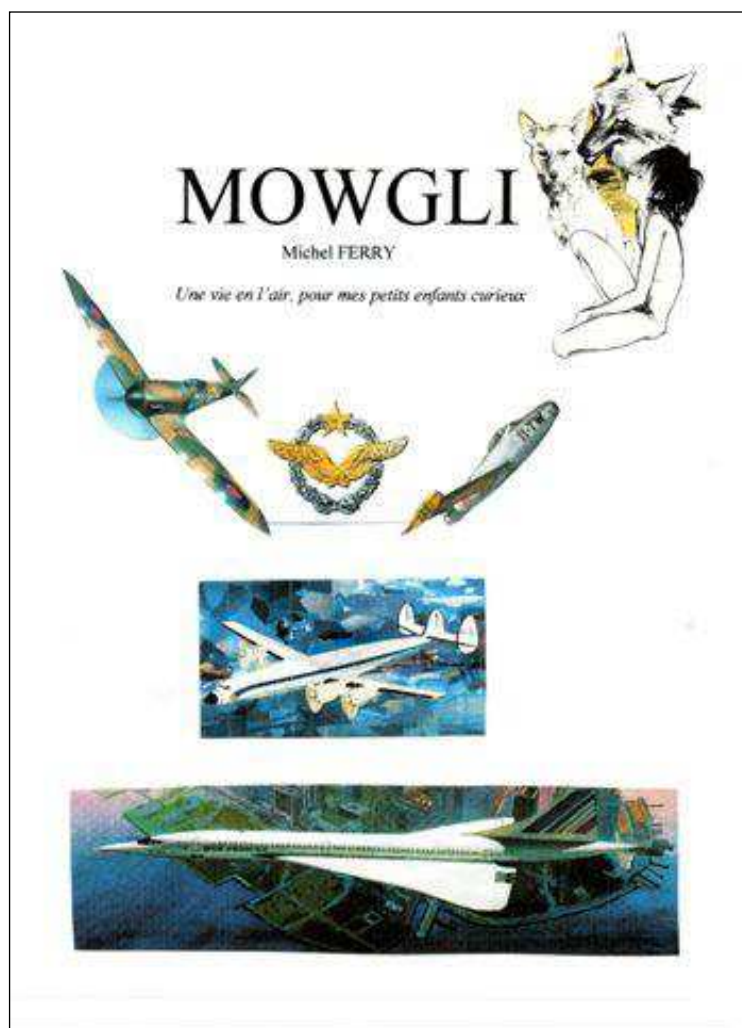
**L'arrivée à Papeete
lors du premier
tour du monde
Concorde**

TEMOIGNAGE

Logique enfantine: «Dis-moi, Papi, en voyant le soleil se lever trois fois par jour, tu vas vieillir trois fois plus vite! » Peut-être que la théorie universelle qui s'échafaude sur ce sujet sera prouvée, mais mon ami Patrick (1), qui a vu cette apparition seize fois dans chaque journée passée dans son satellite, est toujours bien vivant... Et moi aussi!

Trois jours de repos à Cayenne et aux îles du Salut précéderont notre retour au Bercail par le même chemin qu'à l'aller, mais dans ce sens vers l'est, nous perdrons toute l'avance gagnée précédemment et la nuit n'en paraîtra que plus courte. En arrivant à Cologne au petit matin, nous verrons enfin notre Soleil se lever normalement... à l'EST. Ouf! Rassurés !

Michel Ferry



(1) Allusion à Patrick Baudry et son livre « Aujourd'hui, le soleil se lève seize fois ».

CONCORDE A SAINT MARTIN



**par Alain Baron,
un fana Concorde, ami de l'Apcos.**

Alain nous a transmis ce superbe cliché du Fox Fox en approche sur Saint Martin le 16 décembre 1989. Concorde s'y était déjà rendu en 1981.

Vous reconnaissez vous ? Pas sur la plage bien entendu ... dans l'avion ! Si vous avez participé à l'aventure, envoyez nous vos photos et parlez nous de ces 2 vols, de cette époque où Concorde allait décidément ... partout !



Dans son livre "Concorde raconte..." Jean-Paul Le Moël nous dit qu'il est allé à Saint-Martin aux Antilles en Concorde.

Le 6 Février 1981 : Paris - Saint-Martin.

Le 7 Février 1981 : Saint-Martin - Caracas - Santa-Maria - Paris.

Concorde est retourné sur le « porte-avions » Princess Juliana (1). Il y a vingt ans. C'était un sommet franco-américain entre François Mitterrand et George Bush. L'avion était le F-BVFF.

Le 16 Décembre 1989 : Paris - Saint-Martin (CDB Claude Delorme).

Le 17 Décembre 1989 : Saint-Martin - Pointe à Pitre - Paris. La piste étant trop courte pour envisager un Saint-Martin - Paris direct, l'avion a décollé léger et s'est posé en Guadeloupe pour ce que l'on appelle en Formule 1 un "pit-stop" (CDB Raymond Machavoine).

Le F-BVFF était particulièrement en forme en ce mois de Décembre 1989 puisque le 24, il allait faire le plus court New York - Paris de l'histoire en 2:59:40.

Alain Baron

(1) L'aéroport « **Princess Juliana** » qui se situe du côté néerlandais de **Saint-Martin** (Antilles) est connu pour sa piste d'atterrissage relativement courte, qui se situe juste après une toute petite **plage**.

CARNET GRIS

ADIEU A MON FRERE ANDRE



Salut frangin ! Salut Gil !

Tout au long de ces 79 ans d'existence, c'était ta manière à toi de me dire bonjour.

C'est fini, ton frangin ne t'entendra plus dire BONJOUR en ces termes.

Tu ne t'es jamais plaint mais, las de souffrir tu as lâché le lien qui te rattachait à la vie en ce foutu 14 septembre 2009 et je ne peux pas t'en vouloir. Tu laisses parmi nous tous un grand vide.

Ta Patience, ta Gentillesse, ton Honnêteté, ton Courage et ton Savoir Faire ont marqué tous tes amis personnels ou professionnels.

Rentré à l'école d'apprentissage d'Air France à Marignane, tu as passé ta vie à la Compagnie, d'où tu es sorti Inspecteur Principal, pour prendre une retraite bien méritée.

Comme les Anciens (nous) et les Avions t'intéressaient encore, tu es venu nous rejoindre à l'APCOS où tu as été très efficace. Merci ! pour tout ce que tu as fait. Nous pensons à toi.

Tu nous manqueras toujours

Gilbert

JOURNEE EN EURE ET LOIR

Avec l'APCOS, le jeudi 10 septembre 2009



**Par Ginette et Jean Rousseau
Membres associés de l'Association**

Félicitations à nos organisatrices, qui ont guidé notre groupe, ce jeudi 10 septembre, hors de Paris, vers des « pans » quasi oubliés de l'Histoire de France. Histoire de France ou histoires de France, nous ne saurions l'affirmer, mais dans le cas présent, « histoires d'alcôve » certainement.

Ainsi, en ce matin bien « tristounet » du jeudi 10 septembre, partant de notre rendez-vous à « 8h15 précises » au Palais des congrès à la Porte Maillot, nous nous sommes lancés en « Diligence Autocar » (lentement d'abord, embouteillages obligent ...) vers les vastes plateaux céréaliers de la Beauce. Céréaliers, certes, mais bien dénudés actuellement en raison de la monoculture du blé et de la sécheresse. Bref, faisant fi de cette tristesse, nous nous sommes dirigés vers quelques « joyaux » que l'Histoire nous a légué et que la sagesse collective a protégé, les châteaux « d'Anet » et de « Maintenon », avec, au passage, la visite de la Chapelle Royale à Dreux.



Quelques rappels historiques :

- des noms :

François 1^{er}, Henri II et son épouse Catherine de Médicis, Diane de Poitiers, favorite d'Henri II, après avoir été celle de son père François I^{er}, obtiendra de ce bon Henri le château d'Anet...

Louis XIV, Mme de Montespan et Mme de Maintenon préceptrice des bâtards de la précédente mais également favorite de Louis. Elle obtiendra de celui-ci la seigneurie de Maintenon, et deviendra son épouse « morganatique » en 1683...Ah ! L'amour... !

Louis Philippe, le Duc d'Aumale et les Comtes de Paris...

- des repères chronologiques :

le 16^{ème} siècle (1515 : bataille de Marignan , 1598 : Edit de Nantes), la Renaissance française avec Philibert De l'Orme, Jean Goujon, Jean Cousin, Bernard Palissy entre autres...

le 17^{ème} siècle (1685 : révocation de l'Edit de Nantes), Louis XIV régnera de 1658 à 1715 ...et Mme de Montespan qui, tout en assumant ses huit maternités...(Ah , ce Louis !) , protégera les écrivains et poètes, La Fontaine, Molière, Racine et Boileau entre autres...

Un clin d'œil aux « cruciverbistes »

En quatre lettres : Anet est le château de Diane de Poitiers, l'Eure arrose Dreux et l'Iton, Evreux....aides précieuses... !

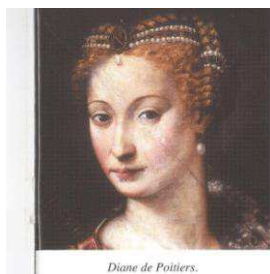
VIE DE L'ASSOCIATION

Le château d'Anet.

A notre arrivée à Anet, le soleil réapparaît et ainsi la journée sera très agréable.

Au château, notre visite se fera en deux temps, d'abord les extérieurs, la chapelle funéraire et la chapelle, puis celle, guidée des appartements.

- les extérieurs :



Diane de Poitiers.



Henri II.

Bâti de 1547 à 1555, grâce aux libéralités du roi Henri II envers sa favorite Diane de Poitiers le château d'Anet compte parmi les édifices de référence de la Renaissance française. L'architecte Philibert de l'Orme appelé à la construction de cette demeure quasi-royale imagina une composition où se décèlent de nombreuses influences italiennes dont le monumental portail d'entrée et la chapelle à dôme.

Malheureusement, ce château a été en partie « dépecé » après la révolution française, mais n'a pas non plus été épargné par la dernière guerre.

Le **portail d'entrée**, véritable « arc de triomphe » est surmonté d'un ensemble en bronze



dédié à « Diane chasseresse » dont la vocation d'automate était de marquer le temps. Le cerf indiquait alors les heures en frappant le métal de son sabot, les chiens égrenant les « quarts d'heures » par le mouvement de leurs mâchoires ... !



La **chapelle** étonne par son spectaculaire dôme à caissons prisonniers de nervures, ainsi que par son dallage dont le dessin en spirale se veut être la projection du dôme sur le plancher. A l'arrière, on peut voir une « Diane au cerf », parfois attribuée à Jean Goujon.

Le **parc**, très vaste, d'abord composé de 24 carrés à fleurs fut remanié, un canal empruntant l'eau de l'Eure fut creusé et ce n'est qu'à la fin du 19^{ème} siècle qu'il fut reconstitué.



La **chapelle funéraire**, d'inspiration antique, renferme le tombeau de Diane de Poitiers et de ses filles. Celui-ci, profané à la révolution, reste vide, pour l'instant... !

- les appartements :



Propriété privée, l'intérieur du château ne se visite qu'avec un guide et les photos en sont interdites.

Ainsi nous pouvons tour à tour voir et apprécier après avoir emprunté l'escalier monumental, le salon rouge, son plafond peint et le buffet attribué à Jean Goujon, la salle des gardes et son plafond à caissons, la chambre et le lit de Diane, le cabinet de toilette et le vitrail de Jean Cousin.



Au rez de chaussée, la salle des faïences (de Rouen, de Bernard Palissy, des carreaux en céramique), la salle à manger, ses tapisseries des Flandres et sa cheminée.

VIE DE L'ASSOCIATION



La visite terminée, le groupe se dirige vers « *l'Auberge de la Rose* » où nous est servi, dans un cadre campagnard agréable, un repas qui peut faire date à l'APCOS, tant la finesse et la présentation étaient remarquables.



La Chapelle Royale à Dreux



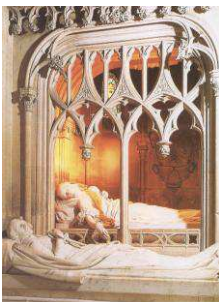
Le site qui domine la ville, abrite la Chapelle royale, dont l'imposante silhouette se détache sur un fond de verdure. Cette Chapelle accueille les sépultures de la famille d'Orléans ainsi que l'avait décidé Louis-Philippe entre 1816 et 1840.



Les « **gisants** » sculptés par des artistes de renom (Millet, Pradier, Mercié...) sont remarquables (l'enfant voilé, le tombeau de Louis-Philippe et Marie-Amélie par exemple...)

Les « **vitraux** », réalisés par la manufacture de Sèvres illustrent l'Art du vitrail au 19^{ème} siècle.

La « **crypte** » conçue en 1845 contient 12 sarcophages destinés à recevoir les dépouilles des comtes de Paris ...



Au cours de la visite, notre guide ne manque pas de nous signaler :

- les causes des décès des plus jeunes : consanguinité, tuberculose, infection généralisée... autant de fléaux dont la science nous a heureusement protégés...

- la particularité du tombeau de Ferdinand-Philippe et d'Hélène de Mecklembourg, son épouse. Ainsi qu'en témoigne la photographie ci-contre, l'épouse, protestante, a été inhumée



« hors les murs » et semble implorer... ! Qu'en aurait-on fait si elle s'était révélée « agnostique »... ?

Le château de Maintenon.

La petite ville de Maintenon où nous nous dirigeons maintenant, est célèbre par son château, auquel s'attache le souvenir de l'extraordinaire destinée de Françoise d'Aubigné : orpheline à douze ans, veuve du poète Scarron à vingt-cinq, gouvernante des bâtards de Mme de Montespan à trente-quatre ans, et épouse royale à quarante-huit...

VIE DE L'ASSOCIATION



Il faut dire que le « préceptorat » des bâtards lui a permis de se faire apprécier de Louis XIV et en 1674, Françoise Scarron achète le domaine de Maintenon qui sera payé par ce bon Louis qui la nomme alors, publiquement, Mme de Maintenon. Et en 1684, la Reine étant morte, Louis XIV épouse secrètement Françoise, celle-ci devenant de fait, une reine morganatique dont l'influence ne sera pas négligeable.

Nous visiterons l'ensemble du château sous la conduite d'un guide :

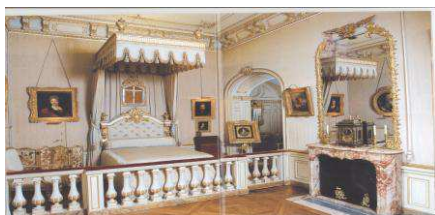
-les extérieurs :



Ne subsiste du château-fort, construit au 12^{ème} siècle, que le donjon, tour carrée dont la vocation militaire est évidente. L'ensemble occupé par Mme de Maintenon est résolument de style « Renaissance » avec de vastes ouvertures, la brique ayant été préférée au grès pourtant abondant dans la région.



- les appartements :



Des appartements privés nous visiterons l'antichambre et la chambre de Mme de Maintenon (tapisserie de cuir, lit à baldaquin...) puis l'antichambre et la chambre du duc de Noailles (décorées de très belles cartes du domaine) puis la salle de billard, la bibliothèque, la salle des fêtes et la galerie des portraits.

- l'aqueduc :



Projet « pharaonique » de Louis XIV, cet aqueduc prétendait détourner les eaux de l'Eure et les acheminer par voie aérienne jusqu'au château de Versailles à quelques 80 kilomètres de là. Malgré la mobilisation d'un nombre impressionnant d'exécutants (30000 civils et soldats) le projet n'aboutira pas (manque d'argent, fièvres des marais ...), mais il reste des tronçons d'aqueduc ayant résisté au temps et au pillage des pierres...C'est dire le sérieux de la construction !

Ainsi s'achève cette journée particulièrement dense en visites.

Partant de Maintenon vers 18 heures nous serons rendus au Palais des Congrès de la Porte Maillot vers 20 heures, heure tout à fait raisonnable, compte-tenu de la circulation intense en cette fin d'après-midi.

Merci encore à **Anik Boglino**, à **Annick Moyal** et à **Aline Weyl** pour la préparation de cette journée particulièrement réussie, et à bientôt.

Ginette et Jean Rousseau.

LES TRESORS DE LA COLLECTION BRUKENTHAL

« Bruegel, Memling, Van Eyck ... »

**Au Musée Jacquemart-André,
avec l'Apcos, le mardi 13 octobre 2009.**

Par Ginette et Jean Rousseau



C'est avec plaisir que nous retrouvons, ce mardi 13 octobre, le musée Jacquemart-André qui présente dans ce splendide hôtel particulier, outre ses collections permanentes, une cinquantaine de tableaux de maîtres flamands des 16^{ème} et 17^{ème} siècles.



Ces œuvres font partie de la collection réunie au 18^{ème} siècle par le Baron Samuel von Brukenthal dans son palais de Hermanstadt en Transylvanie alors autrichienne.

Selon un principe bien établi, cette exposition peut être visitée indépendamment des collections permanentes.

Guidé avec un commentaire de très bon niveau et audible, malgré la foule relativement dense, grâce à une liaison radio individuelle, notre groupe de vingt et un Apcosiens(nes) a pu, dans de bonnes conditions, apprécier les œuvres exposées.

Le Baron Samuel von Brukenthal :



Conseiller de l'impératrice Marie-Thérèse d'Autriche, gouverneur de Transylvanie, sa terre natale, le Baron von Brukenthal (1721-1803) se fit construire en 1778, à Hermanstadt (devenue depuis la ville roumaine de Sibiu) un palais de style viennois pour présenter ses collections d'argenterie, de livres (environ 16000), de curiosités naturelles, et surtout de tableaux (plus de 1000). Dès 1784, le baron ouvrait ce palais aux amateurs, sur le mode des aristocrates éclairés du siècle des lumières.

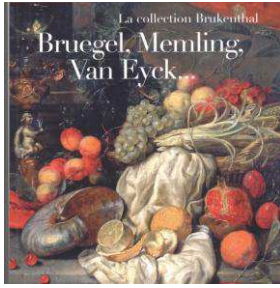
En lui offrant, entre autres chefs-d'œuvres, l'une des versions de **l'Ecce Homo du Titien**, **le massacre des innocents de l'atelier de Bruegel** et **le Saint Jérôme de Lorenzo Lotto**, l'impératrice avait donné le ton de ce que serait la collection Brukenthal : un choix des meilleures œuvres des meilleurs peintres... Quoique luthérien, il ajouta à sa collection des toiles aux sujets religieux, flamandes et italiennes.

Ces tableaux qu'il est possible, ainsi que l'a fait le musée, de classer par thèmes, permettent de mettre en évidence l'évolution, en deux siècles :

- de la technique (peinture à l'huile), des dimensions des tableaux...
- des genres : certains tableaux datant de la fin de cette période évoquent *Caravage* (**la Sainte Famille de Jacob Jordaens**) voire *Renoir* (**Trois femmes et un enfant également de Jordaens**).

VIE DE L'ASSOCIATION

Les peintres :



Aucun n'est contemporain de **Brukenthal** et tous ont peint entre le début du 15^{ème} siècle et la fin du 17^{ème} siècle. Beaucoup sont d'origine flamande et de ce fait sont classés parmi les « **primitifs flamands** ». Presque tous ont visité l'Italie en pleine « **Renaissance** » ce qui n'a pas manqué d'influencer leur peinture. Les plus connus sont à l'affiche de l'exposition, *Bruegel, Memling, et Van Eyck*, mais les œuvres de *Titien, Jordaens, Van Mieris et Sittow* entre-autres, sont également remarquables... !

La visite :

Celle-ci, commencée à 9h45, nous fera visiter huit salles au premier étage du musée.

- **1^{ère} salle** : *Bruegel* (1525-1569) et l'art du paysage.



Le choix de Bruegel nous est connu : il peint des scènes de la vie courante où figurent de très nombreux personnages et animaux. Rien ne nous est généralement épargné tant l'outrance est de règle. Ici, ce tableau, copie de l'original, représente le « **Massacre des innocents** » et ne néglige aucun détail relatif à l'assassinat des enfants par les soldats de Philippe II d'Espagne sous les ordres du duc d'Albe. (en noir au milieu de la troupe !)

A voir également dans cette salle, un « **paysage d'hiver** » de *Jan II Bruegel*, ainsi que la « **Chasse au cerf** » vue par *Roeland et Hans Savery*.

- **2^{ème} salle** : *Memling* (1435-1494) et l'art du portrait :



Ces deux tableaux sont les deux premiers éléments d'un triptyque dont le troisième est aux Etats-Unis dans une collection privée...Le portrait de l'enfant aurait été peint après sa mort...

Les portraits sont ceux de « donateurs » représentés en dévotion...

A voir également dans cette salle des portraits de cour « **le duc de Bavière et sa femme** » de *Schwab*, un « **portrait de jeune homme** » de *Thomas Key*, **Saint Jérôme** de *Marinus Van Reymerswaele* ainsi que la « **chasteté** » de *Memling*, propriété du musée dont les réserves semblent très importantes... !



- **3^{ème} salle** : *Van Eyck* (1390-1441) et le portrait.

Jan Van Eyck peint ce portrait de « l'homme au chaperon bleu » vers 1430. Il est celui d'un homme au statut social de haut rang comme en témoignent la pélerine en fourrure, le chaperon peint avec du « lapis-lazuli », et l'anneau d'or serti de pierres précieuses. Ce portrait d'abord attribué à Dürer est sans doute celui de Jean IV de Brabant peint pour ses fiançailles.



VIE DE L'ASSOCIATION

- **4^{ème} salle : Esquisses** de *Rubens*, de *Janssen* et de *Jacob Jordaens*. (1593-1678)
.Ci-contre, **trois femmes et un enfant** de ce dernier.)



- **5^{ème} salle :** Peintures marines et cabinets de curiosités (coquillages, coraux...)

- **6^{ème} salle :** Scènes de genre et peintures de chevalet (petites dimensions). Trois tableaux sont remarquables :
La **visite chez le médecin du village** de *David Théniers* (réaliste), **Le soldat à la pipe** de *Frans van Mieris* (grivois).
La **cuisinière flamande** de *Jérémyas Van Winghe* (symbolique).



7^{ème} salle : Peinture religieuse



Saint Jérôme de *Lorenzo Letto* : don de l'impératrice Marie- Thérèse d'Autriche au baron Von Bukenthal. Ce tableau est de facture typiquement italienne : la lumière, les contours fondus, la nudité du personnage en sont les témoignages.



A voir encore dans cette salle, le **Christ** de *Titien* et **Ponce Pilate** de *Brammer* et surtout la « **Sainte Famille** » de *Jordaens*. A noter ici que cette « Sainte Famille » campe une scène domestique et seul le petit Jean-Baptiste portant une croix évoque la religion. L'éclairage nocturne avec plusieurs sources de lumière fait penser à Caravage... !

- **8^{ème} salle :** Natures mortes de *Heem*, *Van Son* et *Verbruggen*.

Fin de la visite à 11h15 .

Le groupe se dirige alors vers le restaurant **Le Rimal** au 94, Boulevard Malesherbes : restaurant libanais, au menu libanais et au vin de la vallée de la Bekaa. Seul le « Kir » ne puisait pas son origine entre les « djebels » Liban et anti-Liban... Nous connaissons ce restaurant. Le menu et le service sont restés de qualité.
En conclusion, encore une belle journée à verser à l'actif de nos organisatrices que nous remercions au nom du groupe.

A bientôt !

Ginette et Jean Rousseau

NOTRE REPAS TOULOUSAIN DU SAMEDI 24 OCTOBRE 2009



Par Michel Rétif

Nous étions nombreux à participer à notre dernier repas des anciens acteurs de CONCORDE à Toulouse.

Comme nous l'avions annoncé, il nous a paru préférable d'interrompre nos réunions à Toulouse à l'occasion du 40^{ème} anniversaire du premier vol de notre avion. La raison en est que les vrais acteurs accusent le nombre des années et que malgré le grand plaisir de se retrouver il devient difficile à la plupart d'entre nous de venir jusqu'ici pour évoquer les bons moments passés ensemble à réaliser notre œuvre, mais aussi à évoquer le souvenir de nos amis disparus. Ils sont nombreux, à commencer par ceux qui étaient à l'origine du programme : Pierre Satre, Lucien Servanty, Archibald Russell, Bill Strang, Gilbert Cormery et tous ceux des Bureaux d'Etudes aujourd'hui disparus, sans oublier tous les exécutants des ateliers, qui nous ont quitté, ceux qui dans l'ombre, ont façonné la matière pour concrétiser ce rêve, réaliser notre merveilleux CONCORDE !!

Et également les membres d'équipages aujourd'hui disparus tant en France qu'en Angleterre, Jacques Guignard, Jean Franchi, Armand Jacquet, Pierre Maulandi, Jacques Devin, Brian Trubshaw, John Cochrane, Brian Watts.

Beaucoup parmi nous regrettent de ne plus avoir ainsi l'occasion de nous retrouver, à commencer par notre Chef André Turcat qui l'a clairement déclaré à tous au cours de notre réunion, bien sûr nous comprenons le regret de tous de ne plus avoir l'occasion officielle de se retrouver autour d'une bonne table. Cela dit, nous comptons bien nous revoir comme cela a été écrit dans notre dernière convocation en petits groupes d'amis que la mise en œuvre de ce grand projet a réunis.

Pour participer à ce dernier repas, nombreux étaient ceux venus de régions éloignées, Bernard Dufour, directeur de l'usine à l'époque des premiers assemblages, Pierre Grange Président de l'A.P.CO.S., André Turcat, Jacques Schwartz et son épouse, Paul Albert, également accompagné de son épouse. Je les remercie.

Merci également à Suzi Guignard et Yves Marc d'avoir accepté notre invitation.

Nous avons regretté l'absence de quelques uns de nos amis empêchés par des obligations auxquelles ils ne pouvaient se soustraire ou pour raison de santé, ils m'ont prié de bien vouloir les excuser auprès de vous.

Ils sont : Pierre Lecomte, Jean Pinet, Edouard Chemel, Henri-Gilles Fournier, Raymond Déqué, Jacques Raullet, Jean Rech, Jean-Michel Fourtanier, Bernard-Keller, Gérard Navarro, Anick Barrière, Pierre Dudal, Pierre-Louis Breil, André Cavin.

Nous avons malheureusement à regretter depuis notre dernière réunion le décès de quelques bons amis, Gabriel Aupetit, Marius Debézy, Gérard Gabrilot, Ritz Cotton, Claude Scott. Nous avons une pensée pour eux, nous ne les oublions pas.

Dans mon allocution de bienvenue, j'ai évoqué les célébrations qui ont eu lieu à l'occasion du 40^{ème} anniversaire du premier vol et fait un historique succinct du programme qui nous pouvons bien le dire aujourd'hui était un véritable défi, dans bien des domaines. Ce défi, par le travail et la volonté de tous, nous avons su le faire aboutir !! De cela nous sommes fiers. Malheureusement il y a eu l'accident catastrophique de Gonesse, accident qui a conduit à la mise en examen d'Henri Perrier et de Jacques Hérubel, qui devront comparaître dans un procès qui doit débiter courant février 2010. Nous sommes convaincus de leur innocence, et ne doutons pas que le tribunal les lavera de toute responsabilité dans cette catastrophe.

VIE DE L'ASSOCIATION

Toute l'assemblée leur a témoigné son soutien dans cette épreuve absolument incompréhensible à mes yeux, qu'ils vont devoir affronter.

Les conversations sont allées bon train pendant toute la durée de ce repas. Nombreux étaient ceux qui sont venus participer à cette dernière réunion toulousaine. Pour certains elle a été l'occasion de se revoir après plusieurs années, car bien souvent la condition de retraité les avait fait s'éloigner le uns des autres.

Au moment du dessert André Rocaché nous a fait un exposé de l'état d'avancement du projet « Aéroscopia » notre futur musée aéronautique. La municipalité de Toulouse ayant débloqué quelques crédits, la procédure de réalisation est repartie sur le projet initial avec cependant une petite réduction de la surface du hall d'exposition.

Nous étions le 24 Octobre, donc le lendemain du 23 qui était la date anniversaire de notre Chef André Turcat, toute l'assemblée à cette occasion lui a souhaité un joyeux anniversaire !!

Les bons moments passent vite, trop vite, c'est à regret que nous nous sommes séparés, chacun se promettant de se revoir à la première occasion, ou dans le cadre des activités de l'A.P.CO.S pour évoquer la source inépuisable des souvenirs associés à notre Bel Oiseau.

Michel Rétif

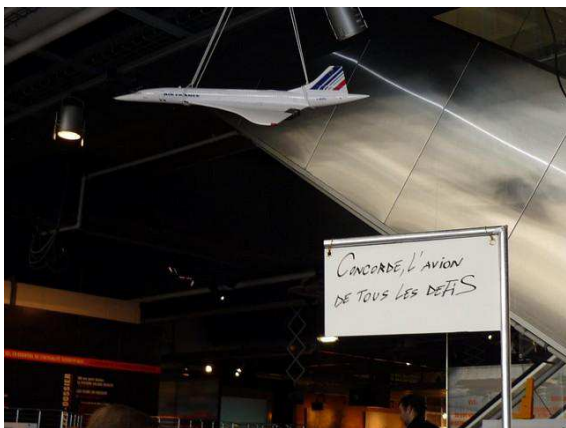


CONCORDE A LA VILLETTE

20, 21 & 22 NOVEMBRE 2009
L'APCOS ETAIT A LA CITE DES SCIENCES ET DE L'INDUSTRIE

C'est à l'instigation de Gérard Duval, que l'Apcos a tenu un stand à la Cité des Sciences et de l'Industrie à l'occasion de la 18e édition de la Fête de la Science. Le nombre de visiteurs a été estimé à plus de 40 mille personnes sur les 3 jours.

Notre stand s'intitulait : « Concorde il y a 40 ans, l'avion de tous les défis ».



Concorde, l'avion de tous les défis !
Célébrez le 40^e anniversaire de façon ludique et originale en compagnie d'anciens membres de l'équipage du Concorde. Au programme : montage de maquettes, simulateur de vol.
Atelier par les animateurs de l'association des Professionnels Concorde.
Tout public, 45 min, 30 pers.



Des panneaux et des vitrines d'exposition présentaient les thèmes en relation avec ce titre :

- Défi permanent de la température.
- Domaine de vol, contrôle de l'équilibre en supersonique et qualités de vol.
- Innovations technologiques prémices d'une aviation nouvelle.
- Projets supersoniques pour le XXI^e ème siècle.



VIE DE L'ASSOCIATION



Grâce à la société Socatec, nous avons pu présenter une grande maquette du Fox Fox, survolant le stand à bonne hauteur pour éviter la collision avec les ... girafes !! Preuve par les photos.

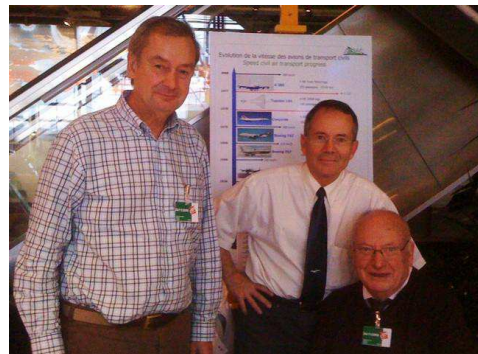
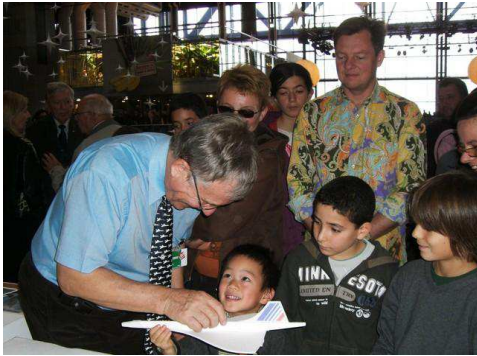
3 espaces étaient consacrés à la simulation, une discipline toujours très attractive surtout avec les moyens de restitution d'aujourd'hui :

- Simulateur de vol Concorde sur PC multi-écrans animé par des professionnels de l'association APCOS
- simulateur de vol sur PC (FS4) : avion débutant animé par Y. Kerjean, le président de la FNS, toujours présent à nos côtés..
- simulateur de maquettes radio commandée : plusieurs types d'avions dont Concorde et exposition du modèle RC de Mr Bianco membre associé.



VIE DE L'ASSOCIATION

Le clou du spectacle était constitué par ce que certains ont appelé, un peu rapidement, les « planeurs à Dédé » mais qui sont plus exactement nommés les « Silhouettes » (voir l'article d'André Blanc dans cette revue). Il s'agit de la réalisation de planeurs delta en dépron pour les jeunes enfants (8 à 12 ans). L'animation était assurée, durant les 3 jours, par André Blanc et toutes et tous les membres de l'Apcos ayant gardé un esprit enfant ... visiblement ils sont nombreux !! (Voir les photos). Plus de 100 silhouettes ont été assemblées et offertes aux jeunes et enthousiastes visiteurs.



VIE DE L'ASSOCIATION

Le dimanche soir, la manifestation s'est terminée dans une gigantesque et bruyante farandole où se mêlaient girafes, piano à roulette, percussions sud américaines et confettis.

Merci à toutes celles et ceux qui sont venus nous prêter main forte au cours de ces 3 journées non stop (sans compter le montage et le démontage).
Ce contact avec le (très) grand public a permis de voir que Concorde n'est pas oublié et intéresse toujours, mais que l'apport d'animations comme la simulation est nécessaire pour rendre l'ensemble attractif.

PG



EXPOSITION RENOIR

Au « Grand Palais ».

Avec l'ApcoS, le vendredi 18 décembre 2009.

Par Ginette et Jean Rousseau

Contrairement aux habitudes de l'APCOS, nos organisatrices ont choisi, sans doute contraintes et forcées, de subordonner le régal des yeux à celui des papilles. Ainsi, ce vendredi 18 décembre, vingt quatre Apcosiens(nes) se sont réunis au restaurant « **Le Libre Sens** », 33, rue Marbeuf 75008 à Paris, pour un repas dont le menu et le service se sont révélés tout à fait satisfaisants. C'est donc revigoré que le groupe a pu affronter les rigueurs de l'hiver et se rendre au **Grand Palais** pour la visite commentée de l'exposition consacrée au peintre **Auguste Renoir**.

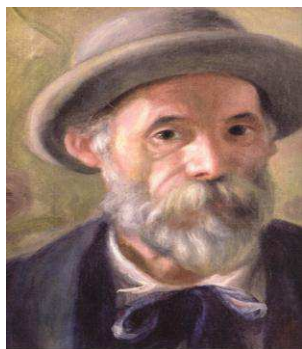
Le Grand Palais :



Inauguré pour l'exposition universelle de 1900, le **Grand Palais** est un monument unique au cœur de Paris et son architecture de pierre, de verre et de métal a conquis le cœur de plusieurs millions de visiteurs. Réalisé en trois ans seulement, le **Grand Palais**, authentique prouesse architecturale, accompagne depuis plus d'un siècle les mouvements artistiques, les grandes découvertes technologiques et accueille une foule d'événements. Ainsi,

actuellement, nous pouvons suivre les expositions consacrées à **Auguste Renoir**, mais aussi, à **Byzance** devenue **Constantinople** puis **Istanbul...**

Le peintre Auguste Renoir.



Le jeune apprenti :

Pierre Auguste Renoir voit le jour à Limoges dans une famille modeste. Père tailleur et mère couturière, le jeune Auguste qui a montré des dispositions pour le dessin, entre en apprentissage chez un peintre sur porcelaine, et pendant quatre ans va peindre « des petits bouquets sur fond blanc payés cinq sous la douzaine ». Puis, d'économies en économies, il renonce à l'artisanat et aborde la peinture à l'école des Beaux Arts. Les jeux sont faits, il sera peintre...

Le Peintre :

Il a été parmi les pionniers qui ont revivifié la peinture française. L'une des figures du groupe de ces « Intransigeants » qu'un journaliste sans doute « malveillant », avait affublé du sobriquet « d'impressionnistes », car rétifs aux sujets nobles, allergiques à l'emploi du bitume, amoureux du grand air, étrangers aux multiples conventions par quoi l'académisme croyait se rattacher aux Maîtres. Il fut un compagnon de Monet, de Cézanne, de Pissaro, de Sisley, et de Bazille, son grand ami, engagé volontaire et mort à la guerre de 1870 devant Beaune la Rolande. Avec eux, il avait entrepris de « *capter la lumière pour la jeter directement sur la toile* » selon Monet, donc de rendre « *la couleur à sa propre vibration* ».

Auguste Renoir, à l'instar de ses amis impressionnistes, fut un « *amoureux de la lumière* » et ne cherchait « *qu'à dissiper le brouillard qui s'étend entre la nature et le regard des hommes.* »

VIE DE L'ASSOCIATION

L'homme :

Volontiers « taiseux », il avait, semble-t-il, des idées bien arrêtées. Ainsi :

- avec ses amis ne parlait-il pas de « brûler le Louvre » tout en se rendant en pèlerinage recueillir les leçons de Véronèse, de Fragonard, de Delacroix ou encore d'Ingres.

- ses « modèles n'avaient pas à penser »...

- il se considérait comme un « artisan » et avait fini par bannir le mot « artiste » de son vocabulaire, se prétendant « ouvrier de la peinture » et clamant : « *Moi, du génie ? Quelle blague. Je ne prends pas de drogues, n'ai jamais eu la syphilis et ne suis pas pédéraste ! Alors !!!* »

-il méprisait Viollet le Duc, et tout autant Charles Garnier et son Opéra qu'il aurait volontiers vu « rasé par la grosse Bertha » pendant la première guerre mondiale.

- il avait sur les femmes des idées d'un autre âge... il les aimait, « ne sachant ni lire ni écrire, nettoyant elles-mêmes le derrière des enfants »... et ne « se voyait pas partager le lit d'une avocate »..., et enfin :

- il condamnait la mode qui « empêche de voir ce qui est éternel »...

L'exposition :

Dès 15heures30, au milieu d'une foule importante, nous fûmes invités à ne jamais laisser le moindre intervalle aux étrangers au groupe par notre guide... faire « bloc » !... Il faut dire qu'a priori, et malgré les « oreillettes », mieux valait être attentif, car rien ne ressemble plus à une femme déshabillée qu'une autre... et combien y en avait-il ? (sur toile, bien-sûr...)... plus d'une centaine et encore ne s'agissait-il que de la période « post-impressionniste » d'Auguste Renoir...soit des années 1890 jusqu'à sa mort, fin 1919. Il faut dire qu'il avait, une fois pour toutes, « libéré sa peinture du sujet, pour tenter d'atteindre au pur plaisir de

peindre, à une beauté débarrassée de toute arrière-pensée... » !



Les visages et les corps ont tendance à se ressembler (archétypes) : il ne s'agit donc pas d'une peinture figurative encore que le « trait » soit désormais plus « appuyé » ! La gamme chromatique est limitée et les « rouges » toujours privilégiés.

Ainsi, nous apprécierons :

- les danseurs à « la campagne » et « à la ville »... A remarquer l'amplitude des robes et leur luminosité...



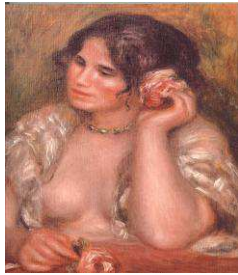
- les « jeunes filles au piano » qui rappellent « Fragonard »...

- les « femmes au piano » où Renoir, reprenant une technique ancienne, adresse un clin d'œil à son ami Degas. (les danseuses).



VIE DE L'ASSOCIATION

Toujours à son désir de « capter » la lumière, il s'inspirera :



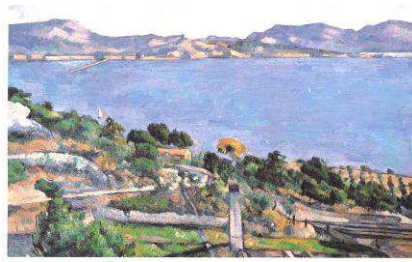
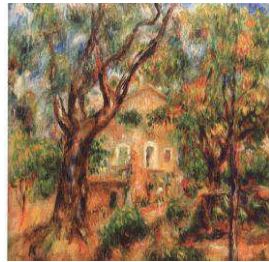
- de Vélasquez pour sa « Gabrielle à la rose »...

- de Picasso pour sa « baigneuse » s'essuyant le pied

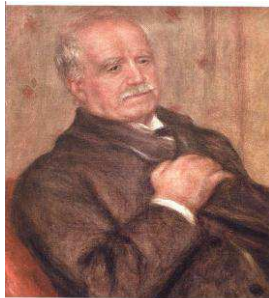
- de Marquet, le « Fauve », pour la « ferme des Collettes »....



- de Cézanne, son ami qui partageait son amour de la lumière... Ainsi, pour le golfe de Marseille vu de l'Estaque...



Par ailleurs, la vie d'Auguste Renoir se déroule dans une atmosphère un peu

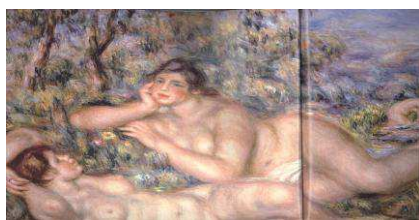


« bohème »...mais sa femme et ses enfants ne sont pas seulement ses modèles : ils sont sa première préoccupation. Ci-contre, Jean Renoir... enfant... le futur cinéaste de « la Grande Illusion »...



Auguste Renoir, ainsi que beaucoup de peintres débutants, survivra grâce à la générosité de contemporains, (Gustave Caillebotte par exemple), puis de la vente de tableaux qu'il fera à Antoine Vollard ou à Paul Durand-Ruel (portrait ci-contre).

Enfin, en 1918, Renoir confie : « *mon paysage n'est qu'un accessoire* », mais il semble bien que les *personnages* l'étaient tout autant. Seules la *composition* et la *lumière* importaient... .



Des sculptures réalisées avec le concours d'un sculpteur dont Renoir taira le nom, avec les « *baigneuses* » qu'il signera, en forme de « *testament* », constitueront les ultimes œuvres qui nous seront présentées, notre guide ayant terminé sa prestation... !

Fin de la visite vers 17heures15, chacun étant alors libéré pour affronter les difficultés du moment, grèves de certains transports et rigueurs de l'hiver....

Un grand merci à nos organisatrices pour ce circuit culturel important, copieux et très intéressant, qui a permis à notre groupe APCOS de mieux connaître la partie la plus méconnue de l'œuvre d'Auguste Renoir... (1890-1919).

A bientôt !

Ginette et Jean Rousseau.

En complément de cette visite très intéressante, Jany Bellat nous conseille une lecture de Jean Renoir : « Pierre Auguste Renoir, mon père ». Cette biographie fait revivre avec amour, un homme, une œuvre, un monde. Collection Folio réédition septembre 2009.

L'APCOS A FETE SES 20 ANS SUR LA SEINE

Le 23 janvier 2010, la croisière à bord de l'Onyx



**Par Gilbert Barbaroux
Officier Mécanicien Concorde**

Ce samedi 23 Janvier 2010, nous étions 111 Aviatrices et Aviateurs venant de partout, sur la magnifique péniche « ONYX » pour fêter dignement nos 20ans, car comme le dit la chanson « On n'a pas tous les jours 20 ans ». MERCI! à tout le monde, vous êtes formidables. Ce fut un vrai plaisir de se retrouver dans cette ambiance très Amicalement Concordienne.

Après le pot d'accueil, chacun s'est installé, la croisière a démarré. Notre président nous a souhaité gentiment la bienvenue. Il a rappelé les origines de l'A.P.CO.S, cité les fondateurs et les 2 précédents Présidents. Le fils de Monsieur ANDREANI, qui se trouvait à sa table était très ému. Il a ensuite donné le micro à notre Ami Henri PERRIER qui nous a informé sur le déroulement du procès.



Puis nous avons pu apprécier les talents du chef durant cette belle croisière, bien Parisienne et bien arrosée, où un seul rayon de soleil plus courageux que les autres a réussi à traverser les nuages pour nous faire un petit coucou. Puis, progressivement chacun – petits bisous par ci - petits bisous par là, (c'est comme tico tico, par ci, tico tico, par là) s'en est allé vers d'autres horizons, la tête pleine de bons souvenirs.

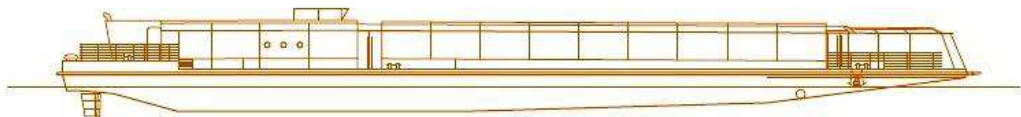
La seule ombre au tableau, c'est ce terrible procès qui va s'étaler sur 4 mois, pendant lesquels nos malheureux Amis vont être malmenés. Nous leurs souhaitons Bon Courage et les assurons de notre entier soutien et de notre entière confiance.

Au plaisir de vous revoir bientôt.

Gilbert



VIE DE L'ASSOCIATION



Photos Pascal Chenu, Gilbert Barbaroux, Jany Bellat, Anik Boglino,

CHATEAU DE VERSAILLES

Exposition Louis XIV, appartements Louis XV-XVI et Chapelle Royale

Avec l'Apcos, le vendredi 5 février 2010.

Par Ginette et Jean Rousseau



Quatre souverains, plus de cent ans de construction, de destructions, d'embellissements, et, dans les jardins, terrassements, remuements de terre et plantations se succèdent. Une entreprise quasi militaire, où 30000 ouvriers et 2000 courtisans vont se côtoyer quotidiennement de 1663 à 1715 pendant le véritable règne de Louis XIV, puis jusqu'en 1785, sous les règnes de Louis XV et



Louis XVI, faisant du **château de Versailles** l'un des monuments les plus visités de France, tant son harmonie est unanimement reconnue. **Mais qui était donc Louis XIV ?** Monarque absolu ...de droit divin ...roi soleil... « affameur du bon peuple de France », sans doute mégalomane... ! L'exposition présentée nous permet de cerner un peu plus la personnalité et le rôle de ce roi qui régna 72 années, dont 18 sous la tutelle de Mazarin : ainsi, huit salles et autant de thèmes, nous permettent, sous la conduite souriante de notre conférencière, parfaitement audible grâce à l'oreillette, au travers de très nombreux tableaux ou objets, d'apporter une réponse personnelle à cette question. Question posée aux **25 Apcosiens** qui s'étaient donné rendez-vous à 9 heures 45, *Cour des Princes*, sous le chapiteau « à toutes les gloires de la France »...

Tout un programme... !!!

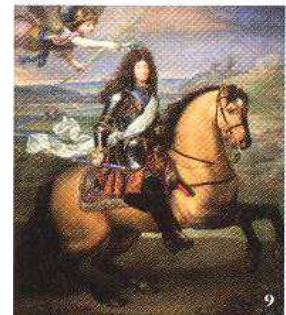
Louis XIV, l'homme et le Roi :

1^{ère} salle : le portrait du Roi.

Avec Louis XIV, le portrait du Roi atteint une richesse sans précédent et celui-ci bénéficie d'une iconographie très élaborée mais sans concession. Ainsi, dans cette première salle, le portrait du Roi de Charles Le Brun, datant de 1665 (Louis XIV a 22 ans) dans une armure que, dit-on, il ne porta jamais, fait apparaître des traits peu avenants et une « verrue » au niveau du sourcil gauche qu'en d'autres temps on aurait fait disparaître...



Egalement dans cette salle, un buste héroïque conçu par Le Bernin venu d'Italie. Louis XIV se veut exigeant pour sa postérité, et en cela il sera aidé par Colbert qui fut le principal artisan de l'image du Roi. Aussi favorisera-t-il tous les champs et techniques artistiques, peinture, sculpture, tapisserie... le « mécénat » royal était né. Le Bernin, Hyacinthe Rigaut, Claude Lefèvre, Pierre Mignard pour les portraits, Van der Meulen pour les campagnes militaires, furent parmi les « élus ». Colbert, le très austère Colbert, fut lui aussi peint par Claude Lefèvre !



2^{ème} salle : le Roi de gloire

Libéré de la tutelle de Mazarin en 1665, Louis XIV se révéla rapidement le monarque absolu que nous connaissons, mais il eut, en Colbert, un habile et efficace contrôleur des finances qui prit des mesures protectrices dans de nombreux domaines. En particulier, les

VIE DE L'ASSOCIATION

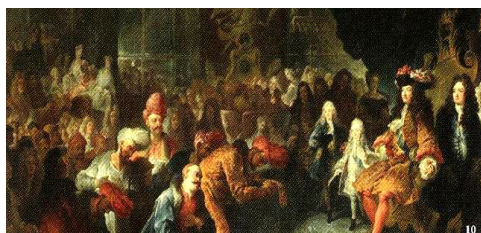


« manufactures royales » furent associées à la création et à la diffusion de chefs-d'œuvre propres à immortaliser la gloire du Roi. Une grande partie de cette production a disparu et il ne subsiste que deux « cabinets » monumentaux conçus par Domenico Cucci et Pierre Gole. Incrustations de pierres semi-précieuses, bronze doré, goût discutable... vendu en 1751... le propriétaire actuel est anglais !



En revanche, on peut encore admirer les plus belles tentures et tapisseries issues des Gobelins et de la Savonnerie.

3^{ème} salle : le Roi de paix et le Roi de guerre :

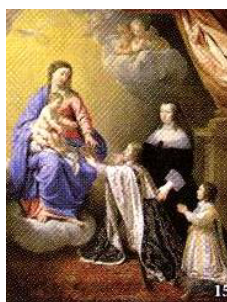


L'image de Louis XIV comporte toujours la double figure du roi de paix et du roi de guerre. Garant de la prospérité du royaume, il fit édifier de nombreux monuments (façade orientale du Louvre...) et s'attacha à ce que la grandeur du royaume soit reconnue : réception des ambassades du Siam ou de Perse dans la galerie des glaces.

Le roi sut s'entourer d'hommes tels que Louvois réorganisant les armées, de Vauban fortifiant hardiment de nombreuses villes, qui lui ont permis de mener des campagnes militaires importantes, rapportées au travers de tableaux (Van der Meulen) ou de présents (armure : cadeau de la République de Venise). A noter que cette armure de grande taille continue d'entretenir une controverse relative à la taille de Louis XIV : celui-ci mesurait-il plus de 1,80 mètre (contre 1,60 m comme certains l'affirment), ce qui est probable ...



4^{ème} salle : le Roi très chrétien et le corps physique du Roi.



Depuis le moyen âge, le Roi de France est désigné comme très chrétien (tableau de Philippe de Champaigne : Louis XIV offrant sa couronne et son sceptre à la vierge), possédant en outre le pouvoir de guérir les « écrouelles » (tableaux de Jean Jouvenet). Louis XIV s'est toujours acquitté de ses devoirs religieux et a manifesté sa piété en faisant notamment construire l'Hôtel royal des Invalides pour ses soldats et la chapelle royale du château de Versailles.

Louis n'en était pas moins un homme, nullement insensible à la beauté féminine et on lui prête de nombreuses maîtresses et bâtards. Mais, bien que de constitution robuste, il fut affecté par l'âge et la maladie, sans demander à ses portraitistes de masquer « l'irréparable outrage des ans » ainsi qu'en témoigne le portrait en cire d'abeille d'Antoine Benoist.



5^{ème} salle : le goût du Roi.

Il s'agit, en l'occurrence, de son goût en matière d'art qu'il avait hérité de Mazarin qui avait veillé à son éducation. Ce goût se portait sur :

- les gemmes, pierres rares, fines et précieuses qu'il aimait disposer sur des consoles à miroirs dans des salles d'une aile du château que Louis XV fera transformer en appartements.

VIE DE L'ASSOCIATION

- les peintures, et Louis XIV avait établi une relation personnelle avec beaucoup de ses peintres (Charles Le Brun, Pierre Mignard par exemple ...)

- le mobilier, sachant qu'il s'agit de tout ce qui meuble les appartements (il ne reste, exposées, que deux commodes de Pierre Gole et d'André-Charles Boulle, ainsi que des dessus de portes de Nicolas Tournier et Valentin de Boulogne). Tout le mobilier a, en effet, été dispersé par Louis XV.... !



6^{ème} salle : Le Roi, la musique, la danse et les spectacles.



Durant tout son règne, le roi fut un passionné de musique et de danse (cf. : l'éducation assurée par Mazarin). Il faut dire que la fin du 17^{ème} et le début du 18^{ème} siècle évoquent la « Renaissance » et les « Lumières » auxquelles un roi ne pouvait être indifférent. (Molière...). Danseur de tout premier plan, Louis XIV encouragea la carrière de Lully, créateur de la tragédie lyrique française.

Immortalisées par la gravure ou la miniature, des fêtes éblouissantes furent données au carrousel du Louvre et à Versailles en cette fin du 17^{ème} siècle.

7^{ème} salle : L'architecture, l'art des jardins et animaux du Roi.

Versailles et ses satellites, Marly et le Trianon, témoignent du goût du roi pour l'architecture et l'art des jardins, deux domaines dans lesquels le roi s'impliqua tout particulièrement (nombreux tableaux...).

8^{ème} salle : Le mythe.

Plus de trois cents œuvres exceptionnelles provenant de collections du monde entier, jamais réunies jusqu'à ce jour, et plus particulièrement au Château de Versailles, ainsi se présente l'exposition « **Louis XIV, l'homme et le Roi.** ».

Aussi, ces peintures, ces sculptures, ce mobilier, ces objets d'art, bref, tous ces chefs-d'œuvre, ont, sans doute, permis à notre groupe, de mieux connaître le célèbre monarque tant par son image publique que par ses goûts personnels.

En conclusion, l'image qui nous apparaît est plutôt avantageuse dans des domaines aussi variés que les arts, les politiques intérieures et extérieures... pour peu qu'on ignore les problèmes financiers de l'époque... quelques « Edits », désagréables... une vie de cour à faire rêver ou trembler... ! Cependant, il faut souligner que la faculté de s'entourer de conseillers de valeur et de les écouter... est méritoire... et toujours d'actualité. Dans ces conditions et trois siècles plus tard, force est de reconnaître que **ce quatorzième Louis fut un grand Roi.**

Midi frappant, libéré par ce **bon Louis et par notre guide**, nous fûmes invités à rejoindre **la Brasserie du musée** où nous fûmes servis, entre autres, d'honnêtes « souris d'agneaux » et de « charlottes aux poires » alors que s'entassaient littéralement dans la salle du restaurant, « des japonais uniformément bruns » et « des scolaires aux casquettes rivées sur la tête »... !!!

Digestion à peine esquissée, **retour au château**, pour la visite de l'appartement Louis XV-XVI.

VIE DE L'ASSOCIATION

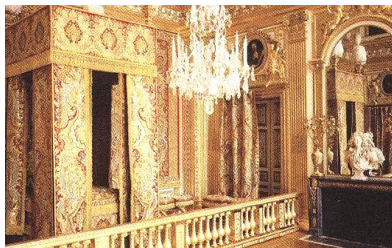
Le grand appartement du Roi.

Le grand appartement du Roi, plusieurs fois transformé, trouva son décor définitif entre 1671 et 1681, grâce aux travaux dirigés par Charles Le Brun qui conçut une suite de salles dédiées aux planètes, gravitant autour d'Apollon, le dieu symbolisant le soleil (emblème de Louis XIV) dans la mythologie gréco-romaine. Cet appartement est composé de dix sept salons, cabinets et salles dont la « galerie des glaces », en enfilade, chaque salon ayant un usage particulier : buffets, jeux, billard...

Trois Rois se succéderont dans cet appartement que Louis XIV avait d'abord réservé à ses collections et à ses observations scientifiques. Appartement que nous visiterons ainsi que la chapelle royale sous la conduite d'une guide du château de Versailles.



- **l'appartement** : ci-dessous quelques magnifiques photos de celui-ci !



- **La chapelle royale** :



- **La galerie des glaces.**



Chacun, a voulu terminer cette visite de l'appartement Louis XV-XVI par la galerie des glaces, maintes fois copiée dans des châteaux étrangers, mais il faut bien le dire, en toute objectivité, jamais égalée ... une pure merveille... Hélas, encore une fois nous n'étions pas seuls... !

Ainsi se termine cette importante visite de l'exposition, dédiée à **Louis XIV** ... et des plus jolies **salles du château de Versailles**.

Un grand merci à nos organisatrices et à bientôt !

Ginette et Jean Rousseau

LES « SILHOUETTES » D'ANDRÉ



Par André Blanc

d'une visite au salon du modèle réduit, au stand de la Fédération, il était proposé aux enfants la fabrication d'un petit planeur en dépron, ils traçaient, découpaient l'aile et l'empennage. Le collage et l'équilibrage étaient effectués par des modélistes confirmés.

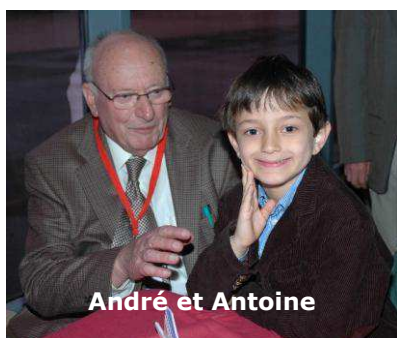
Des morceaux de dépron, très peu de métal, tout cela (découpé, poncé, collé, pas de peinture) forme ce qui ressemble à une machine volante. Outillage : cutter, limes, blocs à poncer de différents grains, pistolet à colle chaude, montages pour assemblages.

Il y a quelques années, au cours



Par la suite, sur sa revue la Fédération éditait les plans du planeur, et ceux des montages nécessaires, (le planeur volait très bien). J'ai repris cette idée, une première fois à la fête de ma résidence (20 modèles fabriqués) ; un succès, la pelouse a été transformée en terrain de vol à voile, à la grande joie des petits.

Un an après, à la fête de l'école maternelle de mon petit fils, j'ai suggéré aux organisatrices



André et Antoine

cette opération. L'expérience m'a montré que le découpage n'était pas possible cela me demandait beaucoup trop de temps ; il m'était donc plus facile de fabriquer les planeurs et de les distribuer (une centaine) gros succès. C'est ce qui se passa les deux autres années de maternelle de mon petit Antoine, avec bien sûr une évolution des aéronefs (2types de planeurs, un delta qui ressemble de plus en plus à Concorde, et un canard) toujours beaucoup de succès. J'ai repris cette opération pour les 40 ans de Concorde au Bourget. Pour ce faire, avec Pierre Grange et André Roger, nous avons fabriqué 80 deltas, qui ressemblaient de plus en plus à Concorde

Pourquoi l'ai je appelé **Silhouette** ? Les photos prises en vol rappelaient bien notre belle machine mais suite à différents problèmes, ce n'est pas un modèle réduit. Le nez je ne puis le réaliser pointu (trop dangereux pour les enfants). J'ai essayé le plus possible de reprendre la forme de la voilure ; pour le profil il ne peut être reproduit. Les nacelles y sont. Tout cela en vol plané, rappelle notre avion.



André et Pierre sont venus travailler dans mon atelier (bricoler), découper des fuselages, les équilibrer avec un petit bout d'acier noyé dans le nez, découper des ailes et poncer l'ensemble.

Au cours des expositions (Lassy, Cité de la Science) bien d'autres ont participé. Il fallait coller



à chaud l'aile sur le fuselage, faire découper et décorer par les enfants la direction et coller celle ci sur le fuselage. Nos hôtes ont collé les étiquettes (logo Apcos) et effectué la distribution (ce qui n'était pas le plus facile).

Le plaisir que nous voyions dans les yeux des enfants (et aussi des grands) nous récompensait de ce travail que nous avons effectué tous avec plaisir.

VIE DE L'ASSOCIATION



Antoine

Pour le moment, il existe deux modèles de **Silhouette** : le premier de 70 cm de longueur et 14 grammes environ est le plus évolué, le second de 45 cm et 11 grammes est celui que nous avons le plus distribué.

Je suis en train d'imaginer un mini modèle propulsé par un bracelet de caoutchouc ; le proto semble bien planer, malgré un vol plus tendu que les deux autres, je pense qu'il sera prêt pour les prochaines expositions, qu'organisera l'APCOS.

Pour faire planer : pas de vent ou très peu dans l'axe et bien sûr dans le nez.



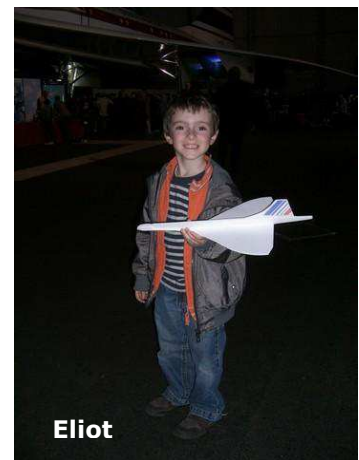
Pour le lancer, le tenir entre le pouce et l'index à la hauteur du bord de fuite et exercer une poussée ferme mais pas brutale, en très léger piqué. Il n'aime pas le bitume, ni les colles à base d'acétone. Il est, hélas, assez fragile.

Je tiens à disposition les plans du modèle, et de l'outillage de collage.

Au cours des expositions de l'année dernière, nous avons distribué 350 silhouettes.

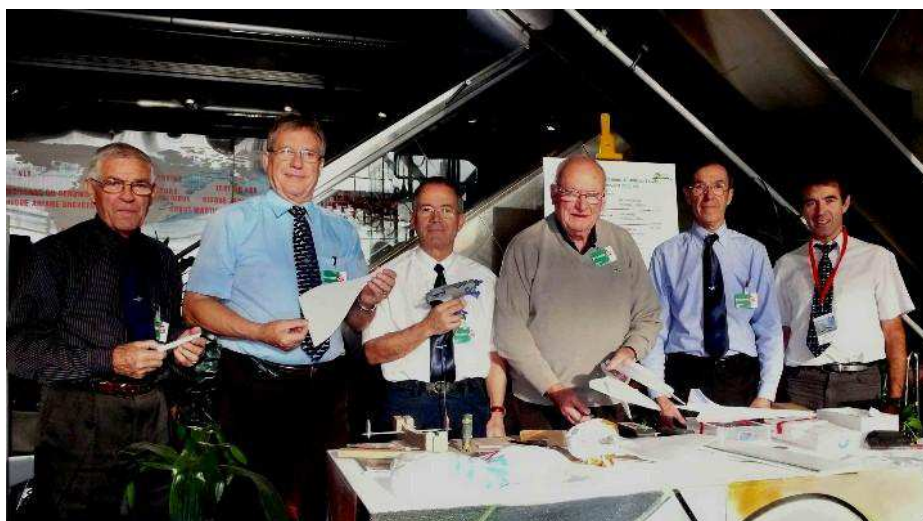
Avec les chutes de découpes nous construisons le petit planeur, ce qui fait beaucoup d'heureux.

J'espère que **Silhouette** restera un souvenir de notre bel avion, et créera peut-être des vocations.



Eliot

André Blanc



PRODUITS DERIVES A.P.CO.S

AUTO-COLLANT intérieur vitre.....	2€
BLOC PRESSE PAPIER en verre optique, transparent ou couleur.....	35€
CARRE DE SOIE Concorde 90x90cm (Aquarelle Pierre Boucheix).....	50€
CARTE DE CORRESPONDANCE avec logo A.P.CO.S.....	0.5€
CARTE POSTALE Concorde (Aquarelle Pierre Boucheix).....	1€
CASQUETTE bleu marine ou blanche	8€
CASQUETTE visière type base ball.....	12€
CD audio Concorde, témoignages.....	8€
CRAVATE SOIE	15€
(Fond bleu marine uni avec logo A.P.CO.S)	
CRAVATE SOIE	15€
(Fond bleu marine, imprimée "multi concorde" avec logo A.P.CO.S)	
DVD "Un Ciel signé Concorde".....	12€
ECUSSON A COUDRE tissu blanc (logo A.P.CO.S).....	5€
GLOBE EN VERRE optique (30ème Anniversaire ouverture New York).....	25€
LIVRES :Concorde "Le Magnifique".....	25€
:Un siècle d'Aviation Air France.....	20€
MAQUETTE Concorde métal.....	8€
PARAPLUIE en toile bleu marine, ouverture automatique.....	20€
PIN'S A.P.CO.S	3€
POLO blanc 100% coton maille piquée	17€
PORTE CLES en verre optique.....	10€
SAC à porter en bandoulière, type besace (beige).....	15€
TAPIS DE SOURIS (cockpit Concorde).....	8€
T-SHIRT blanc 100% coton maille jersey.....	12€

PRODUITS DERIVES



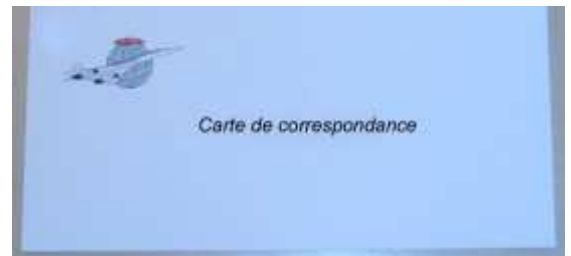
**Globe en verre
1^{er} vol commercial
New York**



Cravates



POLO



Carte de correspondance



TEE-SHIRT



Carte postale



CASQUETTE *100% New ball*



Casquette bleu marine



Embossé tissu à coudre



Auto-Collant

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



**Carré de soie 90x90cm
(Aquarelle Pierre Boucheix)**

CALENDRIER 2010

Edition du 2 mars 2010

2010

06 avril Paray 10h00

08 avril Sortie Musée Cognacq Jay

19 avril Assemblée Générale 9h30

22 au 28 avril Croisière à Venise

04 mai Paray 10h00

06 mai Sortie « La Garde Républicaine »

18 mai Paray 10h00

21 mai Sortie « Turner au Grand Palais »

1^{er} juin Paray 10h00

15 juin Paray 10h00

06 juillet Paray 10h00

03 août Paray 10h00

07 septembre Paray 10h00. **C'est la rentrée !**

21 septembre Paray 10h00

05 octobre Paray 10h00

7 au 10 octobre Conférence Expo Le Pecq

19 octobre Conseil d'Administration 9h30

02 novembre Paray 10h00

Novembre Conférence Expo Mortagne

16 novembre Paray 10h00

07 décembre Paray 10h00

21 décembre Paray 10h00

CONTACTS

Siège Social de l'APCOS :

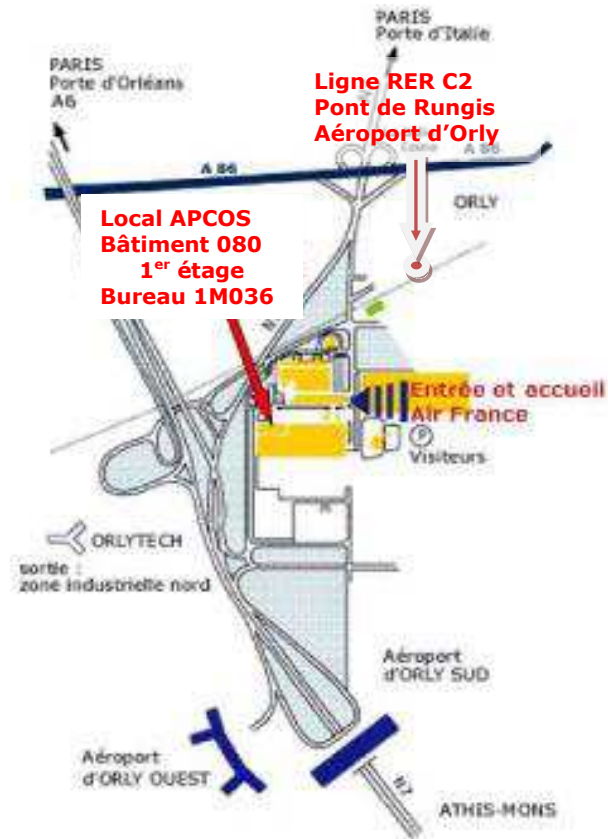
Gilbert BARBAROUX, 25/27, Bd ARAGO 75013 PARIS
Tél.: 01.45.35.55.47

Local Paray Vieille Poste :

Air France,
1 Avenue du Maréchal Devaux,
91551 Paray Vieille Poste.
Tel : 01 41 75 22 92

Adresse Internet : apcos@free.fr

Nous occupons actuellement un local provisoire et un déménagement est prévu à une échéance encore inconnue. Nous devrions rester dans le Bâtiment 80, renseignez vous avant de venir nous voir.



Accès à la zone de Paray.

- Pour les personnels actifs ou retraités d'Air France, le badge Compagnie vous permet d'entrer sur le site.
- Les personnes extérieures doivent se présenter à l'accueil Air France pour obtenir un badge visiteur
- Si vous êtes en voiture, vous devrez la laisser au parking visiteurs situé près de l'arrêt RER « Pont de Rungis, Aéroport d'Orly ». Accéder ensuite à pied au local de l'Apcos.

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