

N°40 octobre 2010

# mach 2.02

The logo for APCOS (Association des Professionnels de Concorde et du Supersonique) features a stylized globe with a grid pattern. A Concorde airplane is depicted in flight, positioned behind the globe. The acronym 'APCOS' is written in red, arched letters above the globe.

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



**Henri Perrier, André Turcat et Michel Rétif,  
côte à côte à Pontoise le 26 mai 2010.**

**Photo Philippe Bianco (membre associé APCOS)**



## **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 Duguet, 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, Aline Weyl.
- **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, André Blanc, 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.

### **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°40. Octobre 2010

1	<b>SOMMAIRE</b>
2	<b>EDITORIAL DU PRESIDENT</b>
3	<b>HISTOIRE VECUE DU PREMIER STAGE CONCORDE AIR FRANCE</b> par Alain Bataillou
7	<b>SAINT DOMINGUE ... A LA POURSUITE D'UN B747</b> par Michel Ferry
9	<b>LE TOUR DU MONDE DE YANNICK &amp; FRANCISCO</b> par André Rouayroux
12	<b>ANECDOTES DE MACH 0.2 A MACH 2.0</b> par André Moreau
14	<b>TOURS DU MONDE CONCORDE</b> par Michel Diou
16	<b>LE CONTRÔLE DE CAISSE</b> par Pierre Grange
18	<b>25 JUILLET 2010. IL Y A 10 ANS, L'ACCIDENT DU VOL AF4590</b> par Maïté Navas Kétouré
20	<b>LA REVUE DE PRESSE DE RENE</b> par René Duguet
21	<b>LA TOURNEE « AMSUD » 1971</b> par Philippe Borentin
27	<b>CONCORDE vs CONVAIR B58</b> par Kenneth Owen (« Concorde a new shape in the sky » 1982)
31	<b>CALVIN AND HOBBS</b> by Bill Watterson
32	<b>LA LEGENDE DU CONSTELLATION. « A L'ASSAUT DU CIEL »</b> par André Rouayroux
34	<b>CARNET GRIS</b>
36	<b>VOYAGE EN SICILE « TERRE DES DIEUX ». 1<sup>ère</sup> PARTIE</b> par Jany Bellat
41	<b>VISITE DU MUSEE COGNACQ-JAY</b> par Ginette et Jean Rousseau
44	<b>CONFERENCE SUR LE PILOTE DE LIGNE</b> par Guillaume Tardieu. Texte de Suzanne Morannay.
45	<b>VENISE</b> par Ginette et Jean Rousseau
50	<b>L'ARCHITECTURE, PREMIER DES ARTS ?</b> par Pierre Grange
52	<b>UNE JOURNEE AVEC LA GARDE REPUBLICAINE</b> par Anik Boglino
55	<b>EXPOSITION AU GRAND PALAIS, LE 21 MAI 2010</b> par Jany Bellat
61	<b>SOLAR IMPULSE</b>
62	<b>PRODUITS DERIVES</b>
64	<b>CALENDRIER 2010/2011</b>

## EDITORIAL



### La confiance dans l'avenir

Le 25 juillet dernier, Air France organisait, à l'occasion du dixième anniversaire de l'accident de Gonesse, une journée de commémoration avec les familles des disparus. En page 18, Maïté Navas Kétouré nous rend compte de cette journée. Pour la première fois, l'APCOS était officiellement aux côtés de la Compagnie. On peut penser qu'à terme, il reviendra à notre Association de perpétuer le souvenir de nos amis disparus. Cela me semble conforme à nos statuts et à nos souhaits.

Nos travaux en relation avec le Patrimoine de Concorde se poursuivent. Aujourd'hui, grâce à Loïc Pourageaux et André Rouayroux, nous disposons de plus de 100 heures de vidéo haute définition enregistrées auprès d'une soixantaine d'acteurs du programme Concorde. Philippe Borentin, un autre membre associé est, lui aussi, engagé dans une démarche intéressante puisqu'il bâtit un site internet qui a vocation à recenser tous les vols Concorde, créant ainsi une ramure qu'il s'agira d'habiller. Il ne nous restera plus qu'à accrocher nos souvenirs – photos, récits, vidéo – à « nos » branches pour que nous réalisons ensemble un magnifique arbre de la connaissance Concorde (<http://lesvolsdeconcorde.com>).

Je souhaite remercier ici toutes celles et tous ceux qui se sont rendus à Pontoise pour suivre le procès ; outre le fait qu'il était agréable à Henri Perrier de voir des visages amis dans la salle, on peut penser qu'il n'est pas neutre pour un tribunal de s'apercevoir que la salle est attentive et amicale envers les prévenus. Lors de la plaidoirie des avocats d'Henri Perrier, André Turcat et Michel Rétif étaient présents, montrant ainsi, 41 ans après, que l'équipage du premier vol restait soudé dans l'épreuve. Lors de sa dernière intervention à la barre, Henri, après avoir rendu hommage à l'équipage du vol 4590, disait sa confiance dans la décision du tribunal. Il est vrai que la présidente, Mme Andréassier, a fait l'objet d'éloges de la part de toutes les parties, pour la manière dont elle a conduit les débats ainsi que pour sa grande maîtrise d'un dossier hyper technique. Elle prononcera son jugement le lundi 6 décembre. Nous l'attendons tous avec confiance !



**Pierre Grange**

Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue :

**Gilbert Barbaroux, Alain Baron, Alain Bataillou, Jany Bellat, Philippe Bianco, Anik Boglino, Philippe Borentin, Jean-Claude Bück, Pierrette Cathala, Bernard Charles, Pascal Chenu, Christine Courty, Michel Diou, DX.VO, René Duguet, Gérard Duval, Michel Ferry, Pierre Grange, Christine Lubinski, Nicole Méneveux, Suzanne Morannay, André Moreau, Maïté Navas Kétouré, Kenneth Owen, André Rouayroux, Ginette et Jean Rousseau, François Rude et Icare, Guillaume Tardieu, Bill Watterson, Aline Weyl.**

Remerciements aux membres du comité de relecture.

## TEMOIGNAGE

### L'HISTOIRE VECUE DU PREMIER STAGE CONCORDE AIR FRANCE



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

Le 1<sup>er</sup> stage Concorde Air France appelé QE 01 (QE pour Qualification Equipage) a débuté le 13 octobre 1975, soit un peu plus de 3 mois avant le 1<sup>er</sup> vol commercial du 21 janvier 1976. Un certain nombre de navigants Air France avait été qualifiés auparavant pour participer, entre autres, aux vols d'endurance en vue de la certification de l'avion : le CDB **Dudal**, Chef de Division Concorde ainsi que les CDB **Chanoine, Andréani, Mims, Moron, Tardieu** et **Schwartz**. Et les OMN : **Blanc** Adjoint au Chef de Division, **Duguet, Capoen** et **Détienne**.

Les stagiaires participants à ce premier stage QE 01 furent, par ordre alphabétique : les CDB **Le Moel** et **Vicens**, les OPL **Bataillou, Bonnot, Boucharenc, Croisé, Guégan** et **Rappeneau**, et les OMN **Barbaroux, Faviez, Lafaye** et **Ledoux**.

Je vais vous parler de ce stage comme je l'ai ressenti en tant qu'OPL et ce récit n'engage que moi bien sûr.

<u>COMPOSITION DES GROUPE</u>			
<u>GROUPE 1</u>		<u>GROUPE 2</u>	
CDB VICENS Félix	Nle 8401.59	CDB LEMOEL Jean	Nle 11000.39
OPL GUEGAN Joël	Nle 99831.79	OPL BATAILLOU Alain	Nle 99079.42
OMN FAVIEZ Léon	Nle 46024.48	OMN LAFAYE Jacques	Nle 34042.92
<u>GROUPE 3</u>		<u>GROUPE 4</u>	
OPL BOUCHARENC Pierre	Nle 8482.45	OPL RAPPENEAU Raoul	Nle 16239.40
OPL BONNOT Pierre	Nle 99403.75	OPL CROISE Alain	Nle 99083.48
OMN LEDOUX Jacques	Nle 45037.89	OMN BARBAROUX Gilbert	Nle 5208.67

Pour nous OPL, tout à commencé en septembre 1974, un an avant ce premier stage, quand les services d'Air France, chargés d'organiser la prochaine campagne de qualification (débutant en mars 1975 pour tous les avions de la compagnie), nous ont demandé quels étaient nos desiderata à ce sujet. Pour un certain nombre d'entre nous, les OPL, un dilemme se posait : nous étions plus ou moins proches du stage de lâcher CDB, but ultime de notre carrière. Or à l'époque, on imposait une période d'amortissement de qualification, de 5 ans sur Concorde (4 ans sur B 747). Ce qui nous bloquait dans la fonction d'OPL sur le nouvel avion pendant toute cette durée et tous les collègues OPL lâchés CDB seraient définitivement classés avant nous pendant toute notre carrière restante, pour tout changement d'avion futur ! Le choix était difficile et décisif. Nous nous sommes tous posé la même question en septembre 1974 en recevant cette feuille où il fallait choisir une nouvelle qualification avion ou attendre le stage CDB.

J'étais personnellement OPL long courrier sur Boeing 707 et proche, peut-être un an ou deux, du stage CDB, mais quand j'ai vu que l'on me proposait un stage sur Concorde je n'en ai pas cru mes yeux ! Il faut dire que l'on en parlait constamment dans les médias et que, comme

## TEMOIGNAGE

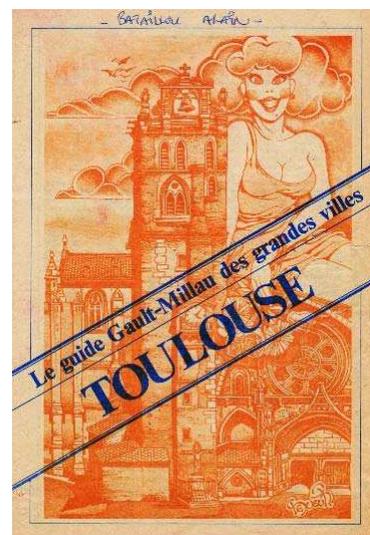
tous les navigants, je suivais l'activité et le développement de cet avion nouveau avec beaucoup de passion. « Tempête sous un crâne » ! Fallait-il attendre le stage CDB, tant désiré, prévu dans 2 ou 3 ans, ou rester « bloqué » OPL sur un autre avion, le Concorde par exemple, pendant 5 ans ?

Personnellement mon choix fut vite fait : j'étais décidé à « perdre » 2 ou 3 ans d'activité en tant que CDB pour passer, à 33 ans, une qualification sur Concorde, le premier stage Air-France en plus ! Après 1 heure de réflexion et de calcul je donnai ma réponse au Service Carrière. Le responsable du service m'a rappelé en me demandant si j'étais bien conscient des conséquences de ce choix. Je lui ai alors confirmé que ma réponse était définitive.

On verra par la suite que la conjoncture économique a entraîné l'arrêt des stages CDB pendant plusieurs années et que, j'ai eu le grand plaisir de rester 7 ans sur notre bel avion, (soit 2 ans de plus que l'amortissement) et de faire mon stage CDB ensuite sans perte de temps !

Je reçois donc fin septembre 1975 la feuille de convocation pour ce stage et début octobre 1975 la composition des participants.

Nous nous retrouvons tous à Orly le dimanche 12 octobre au soir pour prendre le dernier vol d'Air Inter vers Toulouse : nous nous connaissons presque tous, les OPL en particulier, et sommes 3 de la même promotion de l'ENAC, promo A6, **Joël Guégan, Alain Croisé** et moi-même ; nous nous connaissons depuis 1963 date d'entrée à l'ENAC ! Nous sommes logés dans un hôtel de l'aéroport de Blagnac et nous arrivons à Toulouse sans la documentation qui nous sera fournie par Aéroformation, chargée de notre stage. En fait plusieurs d'entre nous n'arrivent pas les mains vides car le magazine Gault et Millau de septembre 1975 recense et classe les 20 meilleurs restaurants de Toulouse ! Donc, une fois par semaine nous invitons nos instructeurs sol dans un de ces restaurants, ce qui, ajouté à la densité du stage et la sédentarité a entraîné des conséquences néfastes sur notre ligne (l'un d'entre nous, je cacherai son nom, a pris 12 kg pendant les 3 mois suivants !)



Chaque groupe de stagiaires fait connaissance avec son instructeur pilote : mon groupe, le N°2 est constitué de **Jean Franchi** instructeur, **Jean-Paul Le Moel** CDB, de **Jacques Lafaye** OMN. Le travail est intensif toute la semaine, du lundi matin au vendredi soir où nous reprenons l'avion de Toulouse à Paris pour le week-end en famille.

Nous commençons par des cours en salle « Théorie Supersonique ». Cours de Médecine de Haute Altitude où nous découvrons entre autre que, à l'altitude de vol du Concorde, la concentration en ozone est 60 fois supérieure à celle du sol.

Nous assistons aussi à un cours de Météorologie Haute Altitude qui sera bref. L'intervenant, ingénieur de la Météo Nationale, nous dit en introduction : « Bonjour, au sujet de la météo, ce qui se passe au-dessus de 15 000 m d'altitude vous allez nous le dire, car à part quelques ballons sondes qui nous transmettent des relevés et quelques rapports fournis par des pilotes de Mirage, nous n'avons que des hypothèses sur les phénomènes réels se produisant dans ces couches de l'atmosphère » ! Intéressant ! Et nous verrons dans un autre article que nous avons effectivement découvert quelques phénomènes encore inconnus à ces altitudes.

Les 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> semaines nous étudions tous les systèmes de l'avion dans des « machines à enseigner », (les ordinateurs ne sont pas encore là) ! 5<sup>ème</sup> semaine nous découvrons, le cockpit du Concorde, (sur simulateur) moment très excitant et la 6<sup>ème</sup> semaine nous commençons les séances de simulateur proprement dites. Nous avons enfin

## TEMOIGNAGE

l'impression de « toucher » à l'avion ! Et nous allons passer plus de 100 heures dans ce simulateur, jusqu'au 23 décembre 1975 la veille de Noël !

Ce sont nos premières séances de travail avec **Jean Franchi** notre instructeur. **Jean**, Pilote d'Essais de l'Aérospatiale, adjoint **d'André Turcat**, était un pilote remarquable avec qui je me suis immédiatement très bien entendu. Aussi dès notre premier contact je lui dis que, n'ayant encore jamais vu le Concorde de près, s'il se présente une opportunité de l'approcher, de monter à bord, de faire un roulage ou encore mieux de voler, je suis disponible jour et nuit et je peux rester un week-end à Toulouse.

Un lundi de novembre il nous propose, à **Le Moel** et à moi-même, d'effectuer, avec lui, un vol d'essai au cours du weekend suivant. Nous acceptons tous les deux avec enthousiasme bien sûr.

Le samedi matin une voiture de l'Aérospatiale vient nous chercher et nous conduit dans la grande salle des Opérations de la société. Je rappelle que je n'avais encore jamais vu l'avion de près ! Aussi quel étonnement quand je lis sur le grand tableau de la salle des Pilotes d'Essais : Equipage du vol N°168 : Commandant de Bord : Jean Franchi, 2<sup>èmes</sup> Pilotes : **Jean Paul Le Moel – Alain Bataillou**, Mécanicien Navigant : **Michel Rétif**, Ingénieur Navigant : **Jacques Devin**, 4eme Homme au Poste : **Hubert Guyonnet** !

AEROSPATIALE  
DIRECTION DES ESSAIS  
EN VOL  
*Concorde* AVIGN n° 3

Page 1

ORDRE D'ESSAI POUR

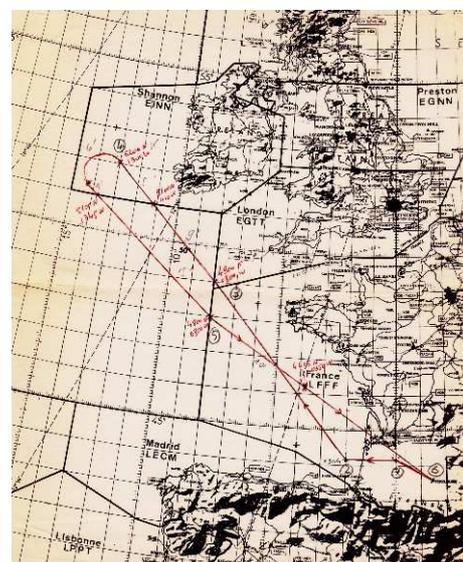
VOL n° 168  
ROULAGE n° /  
ROUNDRUN n° /

● BUT DE L'ESSAI : - Reception avion après chantier dit "back up"  
Premier vol - Parcours du domaine normal  
- Contrôle des systèmes en normal et en secours  
- Anémométrie  
- Entrées d'air

● EQUIPAGE :

Commandant de bord : MR. FRANCHI Ingénieurs navigants 1 : J. DEVIN  
2<sup>e</sup> Pilote : LEMOEL - BATAILLOU 2 : /  
Mécanicien navigant : M. RETIF 3 : /

4<sup>e</sup> Homme au poste : H. GUYONNET / fonction : ELECTRONICIEN NAVIGANT  
Observateur : /



Chacun reçoit un dossier d'une dizaine de pages avec le détail des essais à réaliser (l'ordre d'essais) et la carte du vol. Nous montons à bord et Jean Franchi me dit de m'installer en place droite ! Il est certain qu'actuellement il serait impossible d'effectuer ce genre de vol sans être qualifié sur l'avion. C'était une autre époque, passionnante et si j'en parle c'est qu'il y a prescription !

Lectures des check-lists, contacts avec les ingénieurs d'essai, mise en route des moteurs et roulage. Je suis chargé du contact radio avec la tour et ne perds rien de ce qui se passe. Je vis intensément mon premier décollage en Concorde et suis émerveillé par sa puissance. En passant 1500ft en montée Jean me dit : « A toi les commandes !! ». Je ne me fais pas prier et prends les commandes de l'avion. Quelle sensation ! Ce vol va durer environ 4h20, pendant lequel nous ferons tous les essais demandés ce jour là. Je piloterai environ 2 heures et Jean-Paul Le Moel 2 heures aussi. Jean Franchi assurera le décollage et l'atterrissage. Quel souvenir !

## TEMOIGNAGE

J'aurai le plaisir de participer à 2 autres vols d'essai, un avec Gilbert Defer et un autre avec Jean Franchi. Des moments inoubliables, avec des manœuvres à ne pas faire avec des passagers ! Par exemple à Mach 2 virage à 45° d'inclinaison, on se sent très lourd et il faut passer le plus vite possible à 45° de l'autre côté. C'est assez violent et j'ai découvert la maniabilité étonnante du Concorde.

Le stage au sol se terminera le 23 décembre 1975 par un test au simulateur, éliminatoire, et nécessaire pour poursuivre par la phase de qualification en vol. Entre le 7 et le 14 janvier 1976 nous ferons 6 vols d'entraînement, le plus souvent à Montpellier, pour finir par un vol de contrôle final le 14 janvier au départ de Toulouse.



**Montpellier, janvier 1975. F-BTSC. Vol d'entraînement du stage QE01. Décollage type anti-bruit New York**

Tous les participants qualifiés à l'issue de ce stage sont sur la photo présentée ci-dessous avec leurs instructeurs vol.

Ce stage restera pour moi le plus « fort » de ma carrière par son intensité, sa nouveauté et la richesse des contacts humains réalisés à Toulouse, en particulier avec **Jean Franchi** qui m'a beaucoup apporté sur le plan humain et professionnel.

**Alain Bataillou le 20/08/10**  
**ex CDB 747-400, ex OPL Concorde**



Devant le BTSC, les participants au QE01, premier stage Concorde Air France, et leurs instructeurs pour la phase vol.

De gauche à droite :

**Jean Pinet** (Directeur Aéroformation et Instructeur Pilote), **Jean Franchi** (Instructeur Pilote), **Jean Paul Le Moel** (CDB), **Léon Faviez** (OMN), **Félix Vicens** (CDB), **Gilbert Defer** (Instructeur Pilote), **Joël Guégan** (OPL), **Pierre Bonnot** (OPL), **René Duguet** (Instructeur Mécanicien), **Ugo Venchiarutti** (Instructeur Mécanicien), **Jacques Ledoux** (OMN), **Bernard Kamps** (Instructeur Mécanicien), **Jacques Lafaye** (OMN), **Yves Pingret** (Instructeur Mécanicien), **Raoul Rappeneau** (OPL), **Jacques Schwartz** (Instructeur Pilote), **Alain Bataillou** (OPL), **Gilbert Barbaroux** (OMN), **Alain Croisé** (OPL).

**SAINT DOMINGUE ... A LA POURSUITE D'UN B747**



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

*Dans ce nouvel extrait de son livre « Mowgli », Michel Ferry nous conte un vol spécial un peu ... particulier, effectué en novembre 1987.*

**J**ournée inaugurale pour la nouvelle ligne Air France Paris-Saint Domingue en B.747. Afin d'accroître la promotion de la compagnie dans cette île de vacances et donner un cachet spécial à la fête, Concorde est invité à participer. Les deux avions décolleront à la même heure de Charles de Gaulle, mais alors que le Jumbo accomplira le vol direct, nous devons partir d'abord à l'est pour embarquer nos passagers à Cologne, faire escale aux Açores et arriver si possible ensemble à la verticale de Saint Domingue. Beau programme! Et quel défi à relever malgré le détour et les escales! Ce sera mon divertissement tandis que mes stagiaires seront confiés au maître des essais sous les brumes de Toulouse (\*).

En cette après-midi de novembre, nous quittons le parking de CDG à la suite rapprochée du « Gros » que nous voulons « marquer » dès le départ, le laissant, bons princes, décoller le premier.

Si nos routes doivent se séparer dès le décollage, nous allons tout mettre en œuvre pour donner tort à Monsieur de La Fontaine dans sa fable, sans pour autant vouloir qualifier notre ami Jumbo de tortue...

Le sprint final va se jouer après l'escale de Santa Maria des Açores. Filant à Mach 2 contre 0,82 pour « l'adversaire », je me renseigne sur sa position auprès du contrôle transatlantique qui me laisse un léger espoir de gain final de la partie. Le temps passe dans notre troposphère dont l'horizon nous montre l'amorce d'arrondi de Dame Terre, la mer des Sargasses défile loin en dessous, le moment de descente approche, calculé au plus juste sur une pente où nous garderons la vitesse maximum, hélas obligatoirement réduite en fonction de l'altitude.

Arrivés dans les basses couches et en vue de l'île cachée parfois par les cumulus joufflus de fin d'après-midi, nous sommes en contact avec la tour locale qui nous indique un certain B.747 approchant également des côtes. Tout le monde aux sabords! Et nous voyons notre gros ami pile devant nous à moins d'un mille. Liberté de manœuvre donnée par le contrôle après l'avoir déclaré « en vue », nous le doublons à l'approche du terrain en battant des ailes (ou de ce qu'il reste des nôtres).

Fable contredite et n'étant maintenant plus pressé, je le laisse se poser et débarquer sa lourde « cargaison » de vacanciers choisis pour l'événement. Comme demandé par le syndicat d'initiative, nous allons faire un passage sur Santo Domingo, la capitale plus à l'ouest.



## TEMOIGNAGE

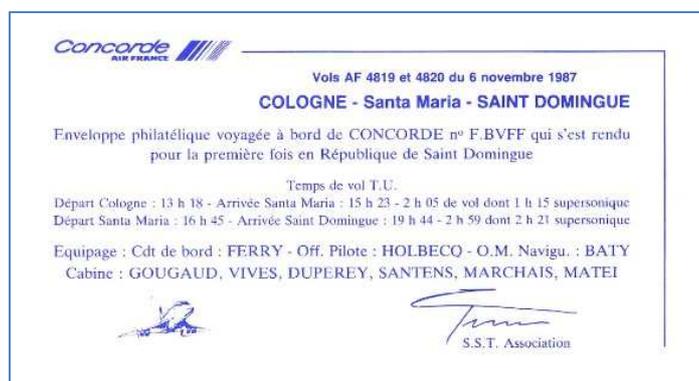
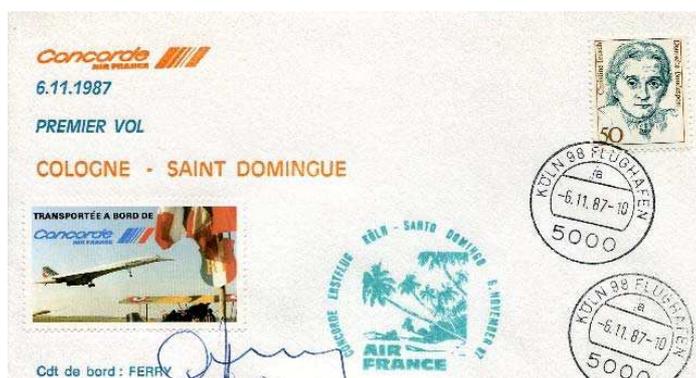
C'est en revenant vers l'aérodrome que je vois dans le circuit, mais n'en crois pas mes yeux, un ancêtre tant aimé en son temps, magnifique Super Constellation en « vent arrière ». Je le hèle sur la fréquence et lui demande s'il accepte d'effectuer un passage ensemble au-dessus de la piste. « OK, boy, it's wonderful! » est sa réponse. Mon Aïeul à pleine puissance et moi queue basse à faible vitesse, en patrouille comme à la parade, nous défilons ainsi comme au plus beau Quatorze Juillet. C'est vraiment jour de fête!

L'accueil est digne de la circonstance, discours, tralala, cadeaux en tous genres, cigares du cru et pour finir, cocktail à l'hôtel où la présence de notre équipage en uniforme fut difficile à obtenir de gens fatigués, plus désireux d'aller se coucher qu'à « paraître » et faire le beau ou la belle en répondant aux questions parfois curieuses. Je dus forcer ma diplomatie pour gagner la présence d'hôtesse épuisées par cette longue journée. On ne peut se targuer de « voler sur Concorde » comme certains se vantent, sans payer de sa personne!

L'hôtel cerné par la presse locale, j'ai cependant réussi à m'évader le lendemain matin et me promener tranquillement à Santo Domingo, visiter la belle maison de Christophe Colomb transformée en musée, acquérir un tableau typiquement naïf, frappé de vives couleurs, beau souvenir d'un peintre anonyme et symbole de cette île enchantée.

Sans toutefois attrister cette belle randonnée, ne quittons pas cette terre d'Hispaniola sans penser à sa partie ouest et au peuple misérable d'Haïti que sépare du luxe et de la joie une simple chaîne de montagne aride.

### Michel Ferry



(\*) A cette (belle) époque, les stages de qualification Concorde étant nombreux, Michel Ferry est très occupé avec la formation des équipages techniques et passe de nombreuses heures au simulateur à Toulouse. Pour cette raison un vol original comme ce Saint Domingue est vécu comme un véritable divertissement.

### LE TOUR DU MONDE DE YANNICK & FRANCISCO

**Le centième anniversaire de la naissance de l'aviation suisse.**



**Par André Rouayroux**

**E**t si on faisait un tour du monde? A bord d'un avion très léger, en matériaux composites, mû par un moteur Rotax de 100 Chevaux, lui assurant une vitesse de croisière d'environ 200 km/h.



C'est l'aventure un peu folle que viennent d'entreprendre Francisco Agullo et Yannick Bouvier, deux jeunes pilotes de ligne suisse.

Alors on commencerait sur les traces de l'Aéropostale, puis on remonterait vers la côte ouest des USA, puis l'Asie du Sud-est, puis le Moyen Orient ....

Mais comment faire pour traverser ces océans immenses que sont l'Atlantique et le Pacifique ? Eh bien..... Nous les traverserons par nos propres moyens. A nous de jouer!



Trois ans de préparation auront été nécessaires; trois années pendant lesquelles il a fallu choisir un avion, le qualifier, se préparer physiquement, mentalement et constituer une équipe d'assistance.

L'avion d'abord. Ce sera un CTLS construit par Flight Design: 8,6m d'envergure, 6,6m de long et quelques 340 kg de poids à vide. Un moustique dans le ciel !

De nombreuses heures de travail permettront de le préparer pour un tel périple. Il faudra l'équiper de réservoirs de carburants additionnels, d'instruments supplémentaires de navigation et de communication, sans oublier les équipements de survie adaptés aux régions survolées.



Courant avril, les derniers vols d'endurance témoignent que tout va bien à bord. Les avions, les pilotes et les prévisions météo ... Le départ de Sion est confirmé pour le 30 avril : 44 000 kilomètres, 18 pays, 5 continents et beaucoup d'enthousiasme.



Premier segment, sur les traces de la Postale: direction Natal – Brésil. C'est escortés par les F-5 Tiger de l'armée de l'air Suisse que Yannick et Francisco, chacun à bord de leur machine, mettent le cap vers Alicante, puis Rabat, Dakhla et Dakar, où ils se poseront le 4 mai dans l'après midi. Jusque là tout fonctionne à merveille. Ces longues heures à survoler le désert ouest africain leur ont permis, si besoin en était, de se familiariser avec cet espace très restreint qui va constituer leur environnement pendant de nombreuses semaines.

## TEMOIGNAGE

Il est 6h30, quand ils s'aligneront sur la piste 36 de Dakar Yoff, destination .... de l'autre côté de l'Atlantique sud. Mais d'ici là, que vont-ils rencontrer? Le fameux pot-au-noir sera-t-il conforme aux descriptions qu'en donnent les anciens? Comme Mermoz, devront-ils eux aussi se pencher au dehors de l'habitacle pour essayer de visualiser leur position ?



Lourdement chargés, la montée vers le niveau 50, leur niveau



de croisière, est laborieuse. De loin en loin commencent à se dessiner quelques profils cotonneux. Puis il faudra se faufiler entre ces imposantes cathédrales grises et noires, pour éviter de trop se faire malmener. La pluie, maintenant forte, s'écrase sur la cellule en une mélodie peu engageante. Puis ce sera le fameux rocher de Fernando de Noronha, confirmant le bon cap et la presque fin de l'étape. Dans deux heures encore et les côtes du Brésil apparaitront. Le moral en a besoin !

15 heures 30 minutes plus tard, fatigués, le dos perclus de contractures, ils se poseront en terre brésilienne. Heureux mais crevés!

Puis, jour après jour, d'escale en escale, ils remonteront vers Miami : Sao Luis, Cayenne, Pointe à Pitre, Providenciales et enfin Miami Opa-Locka airport, où ils poseront leurs roues, le 13 mai dans l'après midi.

Une journée de repos bien méritée. Un peu de sommeil, un peu de maintenance et pas mal de préparation avant d'affronter la météo nord-américaine, pas très accueillante !



Ils avaient raison! Atteindre Las Vegas, via le Texas, n'a pas été une sinécure ! Des vols violents sans cesse accompagnés de vents sournois, et d'incessants orages. Vivement la quiétude californienne. Ce sera Oakland, la dernière étape continentale avant d'entamer la traversée de l'Océan Pacifique.

**Départ de Miami**



Demain, il faudra partir tôt pour franchir les 4 000 kilomètres qui les séparent de Maui Hawaï. Avec les alizés comme compagnons de route, réguliers d'est en ouest, ils rejoindront Maui en 17 heures et 30 minutes d'un vol sans problème, juste un peu long! S'extirper de leur cellule exigüe, après une si longue immobilisation imposée par un siège, même ergonomique, n'est pas un acte indolore. La mécanique dorsale a du mal à retrouver ses automatismes et le fait savoir ou du moins ressentir.

Malheureusement pour eux, plage, tamouré et vahiné ne seront pas au programme. Une alerte météo les forcera à repartir le lendemain matin, vers une autre île aussi éloignée : Majuro. Une très courte nuit, la préparation des machines, un peu de paperasse et il sera 2h10 locale quand ils lanceront leurs moustiques dans les airs. Les premières heures sont pénibles, difficiles. Il fait une nuit noire, aucune visibilité; les yeux lourds, rivés sur leurs instruments. Dehors, les alizés s'y mettent et commencent à les chahuter. Le petit déjeuner ne sera servi que dans 4 heures avec l'arrivée du jour et de meilleures conditions de vol. Plus que 14 heures, accrochés dans le ciel ! Que faire? Regarder la mer, écouter un peu de musique, encore regarder la mer, échanger quelques mots avec l'autre appareil, s'alimenter, et toujours regarder la mer quand enfin, apparaît l'atoll de Majuro. C'est beau, mais c'est loin!!!



**Arrivée à Majuro**

## TEMOIGNAGE



Ca y est, les grosses étapes de plus de 15 heures sont maintenant derrière et tant mieux ! Ils sont au milieu du Pacifique et il faut continuer. Leurs montagnes suisses sont encore loin devant. Ce sera ensuite Guam l'américaine, puis Cebu aux Philippines et le Pacifique les aura laissé passer.

L'Asie les attend en Thaïlande, début d'une lente remontée vers le continent indien et l'Afrique abordée par sa corne orientale lors de l'arrivée à Oman. 40 000 Km sont derrière eux, 5 000 sont devant; alors l'aventure continue, direction Amman - Jordanie et le retour en Europe. Enfin dans leur tête, parce que sur place, les attend la plus grande frayeur de tout leur périple; celle de ne pas pouvoir continuer et de rester cloué au sol pour de longues semaines. Les conditions géopolitiques de la zone ne favorisent pas le survol à vue de territoires belligérants.

La route syrienne, la plus directe pour rejoindre Athènes, leur est refusée. Un peu plus au sud, Israël interdit également le survol de son territoire. Encore plus au sud, il ne reste que l'Egypte. Si elle dit non, le périple s'arrêtera ici et la boucle se terminera en avion de ligne. Ce n'est pas le but recherché. Des échanges de documents, des conversations téléphoniques, le charme des négociations à l'orientale et enfin le ciel égyptien s'ouvre à eux. Il faudra d'abord faire route plein sud avant d'aborder la Méditerranée en direction de la Grèce. Les vents sont contre eux, le contrôle aérien reste tatillon et il leur faudra plus de 10 heures de vol avant d'embrasser la terre grecque et se poser à Athènes.

L'aventure touche à sa fin, ce soir ils seront à Bergame, au pied des Alpes; de l'autre côté du but. Des kilos en moins et des souvenirs plein les yeux, ils s'endormiront une dernière fois avant de pouvoir raconter de vive voix, comment ils ont fêté, à leur manière, les 100 ans de l'aviation suisse!

C'est le 19 Mai 2010, en avance sur leur plan de marche, qu'ils ont fermé la boucle, et se sont posés à Sion, où les attendait un comité d'accueil nombreux et enthousiaste.

Mais au fait; d'où venaient-ils?

### **André Rouayroux**



**ANECDOTES DE MACH 0.2 A MACH 2.0**

**Mémoires d'un Chef d'Escale**



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

**U**n chef d'escale se trouvera toujours confronté à des situations différentes chaque jour car ce qui s'est passé aujourd'hui sera différent d'hier; quant à demain, il ne faut surtout ne pas se dire tout ira bien.

Ce métier a beaucoup évolué depuis mes débuts en 1955. A cette époque, la partie la plus importante était les opérations aériennes. Mais l'arrivée de l'informatique et des nouveaux appareils - passage des moteurs à hélice aux réacteurs disposant d'autonomies accrues – éliminèrent, pour l'escale, la rédaction du plan de vol, le calcul sur l'Atlantique Nord des RTM (route de temps minimum) que l'on traçait sur les cartes météo, le briefing des équipages etc. etc.

De par ma nature je m'orientais alors vers le contact avec la clientèle qui, elle-même changeait en particulier avec le caractère répétitif de ses voyages. En revanche vous deviez maintenir un contact plus étroit avec les autorités aéroportuaires. Fini l'époque où je montais à la tour de contrôle pour dialoguer avec l'équipage lorsque la météo était défavorable, remplacé par des activités plus officielles : contacts fréquents avec le Directeur de l'aéroport, participation aux comités des Compagnies Aériennes pour y défendre les intérêts d'Air France.

**Monsieur Maurice Bellonte.**

J'ai déjà évoqué nos passagers Concorde mais un en particulier m'a laissé un souvenir marquant et surtout l'honneur de l'avoir rencontré.

Prévenu de sa présence à bord de notre bel oiseau, j'organisais un accueil particulier avec la presse et le Directeur de l'Aéroport. Ce contact avec l'homme de 80 ans qui avait traversé l'Atlantique Nord sur le Breguet XIX Point d'Interrogation avec Dieudonné Costes à Mach 0.2, les 1 et 2 Sept 1930, restera pour moi un souvenir inoubliable. Simplicité, joie d'avoir fait ce voyage en Concorde tout en évoquant son premier vol en réponse à mes questions et la comparaison avec le SSC.

Sur cette photo prise devant le Concorde vous le voyez dialoguant avec le Directeur de l'aéroport, mon ami Ike Dornfeld.



## TEMOIGNAGE

### L'avant Concorde à JFK

Le Concorde n'était pas le bienvenu à JFK. Des manifestations anti-concorde eurent lieu à plusieurs reprises mais je leur trouvais un caractère plutôt folklorique. La violence en était exclue car les manifestants ne pouvaient bloquer l'accès à l'entrée de notre aéroport. Aux Etats-Unis, lorsque vous manifestez, vous devez toujours être en mouvement et la police intervient immédiatement si vous stoppez votre marche. Aussi les « anti-concorde » se déplaçaient avec leurs panneaux et banderoles. Le plus cocasse était le côté anti-français car ces banderoles étaient également dirigées contre Michelin, Renault, Peugeot. Simultanément certains syndicats se montraient pro-concorde car créateur d'emploi !!!



Un jour, des Sénateurs et Congressmen de l'Etat de New York participèrent à cette marche, précédés par un groupe musical type country music. J'invitai ces représentants de l'Etat à venir prendre un café dans notre aéroport ce qu'ils acceptèrent avec plaisir, sans discuter ou parler du Concorde et nous nous séparâmes bons amis.

Malgré cela j'étais préoccupé par l'information concernant la mise en place de détecteurs de décibels afin de contrôler le bruit au décollage. Je demandai à mon ami le directeur de l'aéroport s'il pouvait me communiquer ces emplacements. Je rêvais !!! Mais non, car quelques jours plus tard il me les communiquait off record. Je dis toujours « mon ami » car il était très francophile. Je l'invitais au service commissariat où notre Chef nous préparait un bon déjeuner et nous finissions une bouteille « ouverte », issue du Concorde qu'il appréciait énormément, ce qui était surprenant pour un américain.

Après le départ du Concorde vers la piste, je me rendais au restaurant du personnel que nous appelions Greasy Spoon et m'arrêtais pour voir son décollage.

### André Moreau



**Grosse ambiance à Kennedy, du 22 au 24 mars 1987 : 4 Concorde y sont basés (3 sont au contact, le 4<sup>ème</sup> est au large)**

### TOURS DU MONDE CONCORDE

**Par Michel DIOU**

**OMN Concorde de 1978 à 1982, puis de 1985 à 1990**

**3 100 heures de vol Concorde.**

J'ai participé comme OMN à trois Tours du Monde Concorde (\*). Cela a été une expérience professionnelle passionnante, sur le plan technique, relationnel, et sur la découverte d'escales exceptionnelles : (Katmandou, Chang Maï, Ile de Pâques ...) que nous n'avions pas l'habitude de fréquenter avec le Concorde.

La réussite de ces Tours du Monde l'était grâce leur minutieuse préparation : routes aériennes (documentation, autorisations de survol, suivi de vol, consommations, météo...) aux escales; ravitaillement carburant, hôtellerie de bord, accueil passagers; un travail indispensable anticipant tout ce qui pourrait se produire sur un vol s'éloignant pendant trois semaines de sa base logistique principale. Il fallait que cette préparation nous permette d'être autonomes.

Ce qui était rassurant, peut-être plus spécialement pour l'OMN, était la préparation et le suivi de ces vols par la DM (\*\*). La DM mettait en place à chaque escale une équipe de mécaniciens, moteur, cellule, équipements électrique-électronique; et le matériel de rechange éventuellement nécessaire à un dépannage (différents ampli électroniques, pompes, freins, roues ...). Sur un Tour du Monde, en général, il n'y avait que deux ou trois équipes, qui allaient se mettre en place à une escale plus lointaine après le décollage de l'avion.



**Le FF à Las Vegas  
Tour du monde N°7 Kuoni**



**Gérard Legalès, Michel Diou et Robert Ortiz  
Tour du monde N°5 (American Express)**

Ayant été mécanicien à la DM pendant six ans, je garde un excellent souvenir de ma relation avec les mécaniciens qui nous ont suivis pendant ces Tours du Monde et de leur professionnalisme. Pendant tout le vol nous avions à bord un contrôleur de la DM avec toute une bibliothèque de documentation technique, vers la fin du vol il venait me voir au cockpit et nous faisons le point technique de l'avion et je rédigeais le Compte Rendu Mécanique. Jamais, jamais, nous ne sommes repartis d'une escale avec une impasse technique, et ni aucun retard ou demi-tour.

## TEMOIGNAGE

Je m'arrangeais toujours pour pouvoir passer une soirée entre « Mécanos », priais l'équipage de bien vouloir m'excuser et invitais les mécaniciens à dîner.

A la fin d'un Tour du Monde, quand nous arrivions à CDG l'avion était en état et aurait pu repartir sur un courrier .....

Subsidiairement une petite anecdote : au cours d'un Tour du Monde nous devions faire Sydney Hong Kong, le vol direct n'étant pas possible nous faisons une escale technique à Guam ; pendant les pleins de carburant un passager vient nous voir et nous demande si nous pourrions lui permettre de faire le décollage sur un des sièges supplémentaires du cockpit; à cette époque ces choses là se faisaient encore .... Ce monsieur, un grand Texan, un peu âgé, avait l'air très ému .... Après le décollage il nous apprend que pendant la seconde guerre mondiale il était pilote de Superforteresse B 29 et c'est de Guam qu'il décollait pour aller bombardier le Japon .....

Ces Tours du Monde c'étaient aussi des rencontres exceptionnelles ...

### Michel Diou

(\*) Les 3 tours du monde effectués par Michel Diou :

**Septembre 1987. Tour du monde N°5 (American Express).** CDB Legalès : Paris, Santa Maria, San Juan (Porto Rico), Mexico, Acapulco, Honolulu, Guam, Hong-Kong, Katmandou, Delhi, Bahrein, Paris.

**Novembre 1988. Tour du monde N°11 (American Express).** CDB Chemel: Paris, Dakar, Rio de Janeiro, Iguazu, Santiago du Chili, Ile de Pâques, Papeete, Nandi (Fidji), Guam, Chang Maï, Bangkok, Madras, Sanaa, Luxor, Le Caire, Paris.

**Septembre 1989. Tour du monde N°12 (Intrav).** CDB Lortsch: Las Vegas, Honolulu, Papeete, Sydney, Guam, Hong-Kong, Chang Maï, Bangkok, Delhi, Bombay, Nairobi, Jeddah, Paris, New York.

(\*\*) DM : Direction du Matériel, d'Air France, c'est-à-dire la Maintenance des avions.



**Un équipage heureux, avec de gauche à droite : Dominique Echard, Christine Lubinski, Norbert Collongues, Christiane Taranoff, Pierre Gilles, Christine Courty, Georges Ringenbach, Gisèle Widmer, Michel Diou.**

*Qui peut nous en dire plus sur ce vol spécial, qui n'est pas un tour du monde ?*

## LE CONTRÔLE DE CAISSE

### Surprises d'un premier vol en ligne, par Pierre Grange

**I**l est bientôt 23 heures ce 27 décembre 1984 ; nous sommes au bloc, Alpha 18, à Charles de Gaulle. Nous arrivons de New York à l'issue de mon premier vol en adaptation en ligne sur Concorde. Durant ces 2 jours j'ai – enfin – découvert le vol supersonique en ligne. Sur le plan technique cela, bien entendu, est très différent du même vol en 747 mais je ne suis pas trop surpris car toutes ces particularités ont été abordées au cours de cette qualification débutée depuis la mi-septembre, plus de 3 mois déjà. Ce que je découvre, en vérité, au cours de cette première rotation, et qui me surprend réellement, ce sont ces mille particularités qui rendent la vie sur Concorde si attachante.

En premier lieu, ce qui marque vraiment cet avion, c'est l'esprit équipage qui y règne. Nous étions 9 à partir pour la même mission, c'était clair ! En quelques semaines, je connaîtrai tous ceux, PNT comme PNC, qui sont affectés sur l'avion. Voler avec des ami(e)s m'apparaît, avec le recul, comme le vrai luxe de Concorde. Du fait du faible effectif, nous volons régulièrement ensemble. Dès la première arrivée à New York, je me rends compte que tout le monde se connaît. J'en ai la preuve dès ce premier vol. En effet, du fait des horaires de cette époque, nous croisons l'équipage « montant » dans le hall de l'hôtel à Manhattan. Ceci autorise un bon quart d'heure d'échanges, bisous, petites nouvelles, etc ... Ce 26 décembre, engoncé dans ma gabardine, la casquette sous le bras, je suis tout de suite repéré : « Tiens un nouveau ! » me dit le copilote retour en me découvrant face à lui. Impensable sur un autre avion.

Si l'esprit équipage est excellent sur Concorde, c'est que durant le vol, chacun est bien occupé par son métier; devant comme derrière, on s'attache à bien faire son boulot pour que la performance technique et commerciale soit parfaite. Lorsque la cabine est pleine en passagers, ce qui est souvent le cas sur l'étape Paris New York, la charge de travail en cabine est très élevée. On le réalise depuis le cockpit, le steward de l'avant se démène dans le petit espace qui lui incombe, nous entendons les portes de four claquer. Dès ce premier vol je réalise la charge de travail de l'équipage PNC : arrivant travers de Boston, au cockpit, nous sommes sereins : nous avons été bien soignés durant le vol (on ne dira jamais assez de bien du steward de l'avant appelé communément « stioud'galley »), briefing et préparation de l'arrivée terminés, nous sommes prêts à entamer la descente vers Kennedy. C'est le moment que choisit la Chef de Cabine pour « faire le point » et je l'entends encore trotter vers l'arrière en disant à la cantonade : « dépêchons dépêchons, nous descendons dans 5 minutes ! ».

A cette époque, seul un rideau nous cachait, en croisière, la vue des passagers car la porte du cockpit était constamment ouverte ; y en avait il une d'ailleurs, c'est à se le demander ? Aussi lors de l'embarquement à Paris, j'entends les PNC accueillir nos passagers et le ton m'interpelle : il me semble que pour grand nombre d'entre eux, ils se connaissent et se retrouvent avec plaisir. Ce ne sont visiblement pas les mêmes clients que sur 747 ! En réalité je m'apercevrai bientôt que même les passagers sont fanas de Concorde. Unique !

Durant le vol aller, bien qu'affamé, je grignote en vitesse, un brin stressé par la vitesse de défilement des points tournants, la météo de la Côte Est et le suivi conso tout à fait inhabituel. Me voyant renvoyer mon plateau à peine entamé, le mécanicien navigant – ancien sur la machine - me dit alors avec humour : « Tu verras, tu seras vraiment lâché lorsque tu mangeras le chaud ».

Et puis l'arrivée à Kennedy à la première heure, les couloirs déserts, les formalités expédiées à toute vitesse, le personnel de l'escale si amical en ce début de journée, la commande du repas pour le retour (une grande exclusivité réservée au PN Concorde), tout cela est bien nouveau pour moi qui ne connais cette escale que dans la cohue des arrivées de gros porteurs.

## TEMOIGNAGE

Le lendemain, faire un footing et voir se lever le soleil sur le grand bassin de Central Park, se retrouver à quelques un(e)s pour aller déjeuner à l'extérieur de l'hôtel, croiser l'équipage « descendant » de Paris et, à l'aéroport, faire l'ouverture des vols vers l'est, tout cela est bien différent d'un New York habituel.

Le vol retour, ce 27 décembre, a un côté spectaculaire. Il fait très beau, cela commence avec la fameuse procédure antibruit face à Manhattan, un bel exercice de pilotage à 3, puis nous passons le Mach moins de 10 minutes après le lift off. Je vois ensuite mon premier coucher de soleil ou plus exactement lever de nuit, un spectacle dont on ne peut se lasser avec ses variations de couleurs allant du mauve au bleu nuit en s'assombrissant.

Après l'arrêt des moteurs et la lecture de la dernière check list, ce 27 décembre, je pense donc être au bout de mes surprises. Tout en finissant de boucler mes affaires j'entends une annonce au « public adress » disant « Y a contrôle de caisse à l'arrière ». Bizarre ! D'habitude, les caisses sont contrôlées dans les bâtiments des opérations aériennes. Et devant mon incompréhension, « on » me dit : il faut aller à l'arrière ... Et en plus tout le monde est concerné par cette affaire ? Me dis-je.

C'est en arrivant au niveau des derniers sièges que je m'aperçois qu'un bar est sommairement aménagé sur quelques dossiers rabattus, que des verres sont alignés et que tout l'équipage est réuni pour sabler, avec les restes de Champagne du vol, la fin de la mission.

Même si aucune photographie n'a été prise ce 27 décembre là pour immortaliser l'évènement, ce n'était pas toujours le cas. Au contraire, je crois qu'on pourrait faire un livre de belles images de « contrôles de caisse ». Pour lancer la mode, en voilà une, que j'ai prise quelques années plus tard et qui regroupe l'équipage du vol ainsi qu'un de nos invités : M Roger Chabert, dessinateur à NT qui avait été autorisé par la Compagnie à nous accompagner sur ce vol après avoir travaillé efficacement sur la documentation Concorde.

### Pierre Grange



Photo prise à l'arrivée du vol AF002 (JFK – CDG) le 6 août 1988

On reconnaît, de gauche à droite :

1<sup>er</sup> rang : Christiane Burgues, Roger Chabert, Gilbert Barbaroux

2<sup>ème</sup> rang : Edouard Chemel, Brigitte Kruse, Michel Caudron, ?.

3<sup>ème</sup> rang : ?, Michèle Corsaut

## TEMOIGNAGE

**25 JUILLET 2000 - 25 JUILLET 2010**

**IL Y A 10 ANS ... L'ACCIDENT DU VOL AF4590**



**Par Maïté Navas-Kétouré**



### **25 juillet 2010.**

Nous avons commémoré ce jour là la disparition de nos collègues et des passagers du vol Concorde AF 4590 du 25 Juillet 2000. La Compagnie Air France, en coopération avec « l'Association des victimes du Concorde », a tenu à faire du 10<sup>ème</sup> anniversaire une cérémonie remarquable en réunissant toutes les familles du vol. Différents moments émouvants ont marqué cette journée.

En début de matinée les familles de nos collègues, en présence de M **Spinetta** et de M **Gourgeon**, de membres de l'A.P.CO.S et de collègues d'Air France, se sont recueillies devant la plaque dédiée, à la cité PN d'Air France.

Occasion intense de recueillement collectif : la cérémonie interreligieuse en l'Eglise du Mesnil-Amelot, accompagnée du chœur Air France, a réuni toutes les familles. Certaines d'entre elles ont souhaité se rendre sur les lieux de l'accident où la mairie de Gonesse a fait ériger une stèle.

Dans l'après-midi tous les participants se sont rendus au Mémorial Concorde à Roissy où s'est déroulée une cérémonie émouvante avec dépôt de gerbes par MM **Spinetta** et **Gourgeon**, puis par **Pierrette Cathala**, **André Blanc** et **Philippe Girard** au nom de l'A.P.CO.S. Après une minute de silence chacun a pu alors se recueillir seul ou en famille sur le lieu symbole de la mémoire de chacun des leurs.

Cette longue journée, chargée d'émotion, a été un moment extrême de communion et de partage pour tous.

### **Maïté Navas Kétouré**



# TEMOIGNAGE



Photos Air France DX.VO

### LA REVUE DE PRESSE DE RENE



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

*René suit avec attention la presse aéronautique. Ses dernières lectures, plutôt encourageantes pour le futur du transport supersonique, montrent que les recherches portent sur l'atténuation du bang sonique.*

L'agence de recherche japonaise Jaxa (Japan Aerospace Exploration Agency) progresse dans ses recherches visant à poser les bases d'un futur jet civil supersonique. Le laboratoire japonais prévoit de débuter à l'automne prochain une campagne d'essais qui fera intervenir plusieurs véhicules. L'objectif: une validation de ses modèles de mesure du "bang" supersonique et des technologies qui permettraient d'en réduire significativement l'impact. Courant 2012, la Jaxa prévoit également de réaliser le premier vol (non propulsé) d'une maquette représentative d'un appareil civil supersonique.

Ainsi, en octobre 2009, une étape préliminaire et importante a été franchie. En Suède, dans le polygone d'essai de Vidsel, la Jaxa a testé un ballon d'acquisition de données acoustiques baptisé Abba (Airborne Blimp Boom Acquisition). A ce ballon de 15 m de long pour un volume de 134 m<sup>3</sup> étaient suspendus 25 kg d'instrumentation permettant de mesurer précisément les surpressions et dépressions acoustiques créées par un jet lorsqu'il franchit le mur du son. Placé à une altitude de 1.000 m, le ballon Abba a ainsi pu mesurer le bruit généré par un Gripen de la Force aérienne suédoise. Selon les ingénieurs du Jaxa, effectuer ces relevés à 1.000 m d'altitude permet de mesurer avec plus de précision l'onde du bang supersonique avant qu'elle ne soit altérée au contact avec le sol ou par les turbulences à basse altitude. Des relevés vibratoires ont également été réalisés au sol, en extérieur et dans une habitation.

A l'automne prochain, toujours à Vidsel, la Jaxa entamera une campagne d'essai baptisée S3W (Silent Supersonic Technology Demonstrator) qui verra l'essai de plusieurs démonstrateurs et d'une version améliorée du ballon Abba. En octobre débutera la phase D-Send 1 (DropTest for Simplified Evaluation of Non-symmetrically Distributed Sonic Boom) qui verra le largage depuis un ballon-sonde posté à une altitude de 30 km de deux véhicules non propulsés de 5 et 11 m de long pour une masse d'environ 700 kg et dont la forme se rapproche de celle d'une flèche. Ils accéléreront jusqu'à la vitesse de Mach 1,4, avant de s'écraser au sol. Dans des conditions similaires, aux essais précédents, le ballon Abba permettra de relever la signature acoustique des deux engins. Courant 2012, sera menée la phase D-Send 2, au cours de laquelle l'engin largué sera cette fois une maquette d'un avion supersonique non propulsé.

Horizon 2015. Selon la Jaxa, l'essai d'un véhicule propulsé est envisageable à l'horizon de 2015. A terme, l'agence japonaise espère récolter suffisamment de données et valider des premières technologies permettant le développement d'un jet civil supersonique assez silencieux pour pouvoir voler au-dessus des terres sans gêner les populations. Plusieurs concepts sont envisagés, allant du jet d'affaires de 8 à 12 places à des avions commerciaux de 50 à 200 sièges.



**François Juan**

Air et Cosmos N°2225 2 juillet 2010

## LA TOURNEE « AMSUD » 1971

### 1<sup>er</sup> vol transatlantique du prototype Concorde 001



**Par Philippe Borentin**

**Membre associé**

**Créateur du site <http://www.lesvolsdeconcorde.com>**

Le 16 août 1971, la Direction des Essais en Vol, dans sa note DEV n°2461/71, publie le projet définitif du premier voyage transatlantique du Concorde 001.

Cette « Tournée AMSUD 1971 » a pour objet, non seulement la promotion de l'appareil au Brésil et en Argentine, avec comme point d'orgue la participation à l'Exposition française de Sao Paulo, mais surtout la poursuite des essais de performance et d'endurance en situation d'exploitation en ligne.



Peu de modifications ont été apportées depuis la réunion à la Direction Générale du 11 août. Des corrections ont été faites, le 13 août, par André Turcat qui a décidé que la Caravelle VI-N, qui doit assurer le transport des équipages, des techniciens et des personnels de piste ferait escale à Las Palmas au lieu de Casablanca et Dakar. Quant au Transall qui assure le transport des pièces de rechange, son escale ne sera plus Natal mais Récife.

Le tableau synthétique suivant, extrait de la note n° 2461/71, résume l'ensemble des vols :

Date	Concorde 001	Caravelle VI-N	Transall
03/09/71		Toulouse - Las Palmas	Toulouse - Sal
04/09/71	Toulouse - Sal Sal - Cayenne	Las Palmas - Sal Sal - Récife Récife - Cayenne	Sal - Récife
06/09/71	Cayenne - Rio	Cayenne - Rio	Récife - Rio
08/09/71	Rio - Sao Paulo Sao Paulo - Rio	Rio - Sao Paulo Sao Paulo - Rio	
11/09/71	Rio - Buenos Aires	Rio - Buenos Aires	
12/09/71	Buenos Aires - Buenos Aires		
13/09/71	Buenos Aires - Rio	Buenos Aires - Rio	
14/09/71	Rio - Sao Paulo Sao Paulo - Rio	Rio - Sao Paulo Sao Paulo - Rio	
15/09/71	Rio - Rio		
17/09/71	Rio - Cayenne	Rio - Cayenne	Rio - Récife
18/09/71	Cayenne - Las Palmas Las Palmas - Toulouse	Cayenne - Récife Récife - Dakar	Récife - Sal
19/09/71		Dakar - Casablanca Casablanca - Toulouse	Sal - Toulouse

## HISTOIRES SUPERSONIQUES

Par ailleurs, un dispositif de permanence a été organisé à Toulouse, dans le cadre d'une astreinte à domicile :

- Robert Gély est d'astreinte à Brax, tous les jours sauf les 10 et 17 septembre, pour les systèmes électriques
- Claude Escola est d'astreinte à Toulouse, les 4 et 5 septembre et du 14 au 18 septembre, pour les systèmes non électriques et la structure
- Jacques Dalbera est d'astreinte à Colomiers, du 6 au 13 septembre pour les systèmes non électriques et la structure, et les 10 et 17 septembre pour les systèmes électriques.

Enfin, une veille permanente sera effectuée au télex et l'acheminement des pièces ou équipements sera fait au moyen des liaisons régulières les plus appropriées au départ d'Orly, Zurich, Madrid, Rome ou Lisbonne.

Le déroulement de cette tournée a été pratiquement conforme aux prévisions.



Vol 178 : Record du temps de vol à Mach 2 avec 1 h 30 minutes

Vol 179 : Premier vol supersonique transatlantique. A l'arrivée, vol de 20 minutes à basse altitude.

Vol 180 : Vol subsonique depuis Belem. Record de température extérieure pendant ce vol avec  $-84^{\circ}\text{C}$

Vol 181 : M. Valéry Giscard d'Estaing est à bord pour ce vol supersonique de démonstration. Le vol à Mach 2 s'est déroulé entre  $31^{\circ} 00' \text{ S}$  et  $47^{\circ} 30' \text{ W}$

Vol 182 : La météo est aussi mauvaise que le jour précédent. La Direction de l'Aviation Civile a même fermé l'Aéroport de Santos Dumont.

Vol 183 : Vol destiné à la prise de photographies, avec un passage supersonique court (9 minutes), mais à Mach 1.52

Vol 184 : Météo détestable à l'arrivée, attente de 20 minutes avant l'atterrissage.

Vol 185 : Vol de présentation à la compagnie Aérolinas Argentinas

Vol 186 : Vol de présentation à la compagnie Aérolinas Argentinas

Vol 187 : Vol de présentation à la compagnie Varig

Vol 188 : Vol de présentation à la compagnie Varig

Vol 189 : Vol de présentation aux compagnies aériennes brésiliennes et colombiennes

Vol 190 : Record du plus long temps de vol avec 3 h 45

Vol 191 : Compte tenu de l'autonomie du Concorde 001, il avait été envisagé un vol direct entre Cayenne et Las Palmas. Au décollage, l'équipage a décelé un incident mineur sur le moteur n° 1. La procédure de décollage a été annulée et par prudence l'équipage a décidé de procéder à une accélération - arrêt qui a entraîné une consommation supplémentaire de près de 3



## HISTOIRES SUPERSONIQUES



**Roger Périer à la coupée**

tonnes de carburant. Comme il n'a pas été possible de refaire le plein de carburant, le vol direct Cayenne – Las Palmas (2523 NM) a été abandonné au profit du vol initialement prévu Cayenne – Sal.

Le 18 septembre 1971 à 22 h 10, le Concorde 001 revenait à Toulouse après son voyage de démonstration en Amérique du Sud.

Indépendamment de l'enthousiasme populaire que cet avion a généré à chaque escale, la réussite technique de cette tournée en Amérique du Sud est exceptionnelle. Il suffit

de lire pour s'en convaincre les propos tenus par M. Louis Giusta, Directeur Général de l'Aérospatiale, lorsqu'il a accueilli l'équipage :

« Cette tournée en Amérique du Sud est une double démonstration. En premier lieu, c'est la preuve que Concorde n'est plus un phénomène, mais bien un avion que l'on peut intégrer dans un contexte commercial en appliquant les règles normales de la circulation aérienne, même dans des conditions parfois difficiles comme il l'a prouvé en particulier entre Rio de Janeiro et Sao Paulo et à Buenos-Aires, par un temps détestable et sur des lignes particulièrement fréquentées.

En second lieu, cet appareil a démontré que l'industrie française existait dans tous les domaines et ne se limitait pas à quelques secteurs déterminés. Il a été le porte-drapeau de l'Exposition française de Sao Paulo. La présence de deux ministres arrivés à l'heure à bord de Concorde a souligné la confiance et le soutien que lui témoigne le gouvernement français »

Les commentaires techniques de M. Lucien Servanty, Directeur des Etudes Avions de l'Aérospatiale, sont tout aussi éloquentes :

« Ce voyage a permis de confirmer les mesures calculées à partir d'essais fragmentaires exécutés dans diverses conditions connues de paramètres constants, et notamment en ce qui concerne la température, le Mach et la vitesse indiquée.

Lors de ce voyage, ces paramètres étaient soumis aux modifications rencontrées sur de longues distances. Toutes nos évaluations ont été confirmées par des chiffres enregistrés, permettant de donner des précisions pour l'exploitation commerciale.

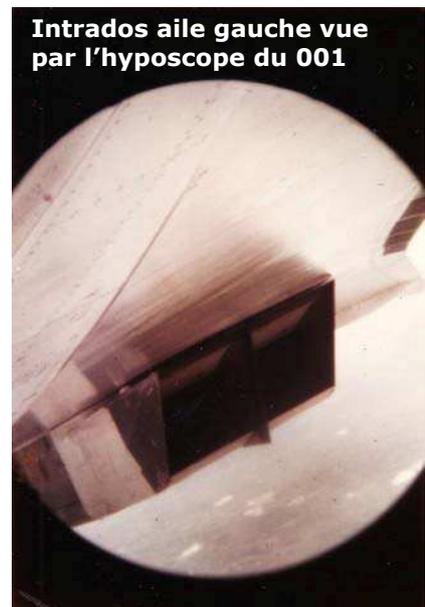
Nous avons pu, depuis Toulouse, suivre ce voyage au fur et à mesure de son déroulement, grâce à d'exceptionnelles liaisons directes par radio HF et nous avons, en réception, les

messages de l'équipage dès que l'avion avait quitté le sol et avant qu'il ne se pose. La plus longue interruption de liaison a été inférieure à 20 minutes.

Il convient de souligner que si le prototype est doté de tous les équipements nécessaires à un avion de ligne actuel, ceux-ci sont soumis à dure épreuve. En effet, un prototype doit subir des essais sévères, dépassant largement les conditions d'utilisation en ligne. Ainsi, lorsque nous faisons des essais en vibration provoqués artificiellement, en vol, les équipements subissent une véritable torture.



**Concorde 001, vol 190  
Rio Cayenne  
MM Perrier, Durand & Rétif**



**Intrados aile gauche vue  
par l'hyposcope du 001**

# HISTOIRES SUPERSONIQUES

Si ceux-ci ont parfois quelques faiblesses, nous ne pouvons leur en tenir rigueur. D'une façon générale, nous sommes satisfaits de leur fiabilité et pourtant certains sont encore eux aussi des prototypes »

Il ne restait plus qu'à vendre l'avion, que les compagnies aériennes confirment les 74 options existantes au 18 septembre, auxquelles il faut rajouter les 6 options supplémentaires du 22 septembre (3 pour la Chine Populaire et 3 pour Japan Air Lines) !!!!!!!

## Philippe Borentin



Arrivée VGE Sao Paulo  
Vol 181



(\* ) Les interviews de Louis GIUSTA et Lucien SERVANTY, extraits du Bulletin Spécial de l'Union Syndicale des Industries Aéronautiques et Spatiales avaient été publiés dans la revue Air et Cosmos n° 402 du 25 septembre 1971

# HISTOIRES SUPERSONIQUES

## Tableau des vols de la Tournée AMSUD 1971

N° vol	Date	Itinéraire	Equipages	Temps Bloc	Temps vol	Temps SST	Temps Mach2	Nb pax
178	04/09	Toulouse - Sal	J. Pinet A. Turcat M. Rétif H. Perrier C. Durand Y. Pingret H. Guyonnet	2 h 41	2 h 31	1 h 52	1 h 30	0
179	04/09	Sal - Cayenne	A. Turcat J. Pinet M. Rétif H. Perrier C. Durand Y. Pingret H. Guyonnet	2 h 23	2 h 12	1 h 42	1 h 18	0
180	06/09	Cayenne - Rio	A. Turcat J. Franchi M. Rétif H. Perrier C. Durand Y. Pingret H. Guyonnet	3 h 25	3 h 16	0 h 30	0 h 09	10
181	08/09	Rio - Sao Paulo	A. Turcat J. Pinet M. Rétif H. Perrier H. Ziegler(*) Y. Pingret H. Guyonnet	1 h 55	1 h 43	0 h 51	0 h 30	11
182	08/09	Sao Paulo - Rio	J. Pinet A. Turcat M. Rétif H. Perrier C. Durand Y. Pingret H. Guyonnet	0 h 45	0 h 24	0 h 00	0 h 00	10
183	10/09	Rio (Local)	J. Franchi J. Dabos Y. Pingret H. Perrier R. Périer (*) C. Durand H. Guyonnet	1 h 31	1 h 14	0 h 09	0 h 00	11
184	11/09	Rio - Buenos-Aires	A. Turcat J. Franchi Y. Pingret H. Perrier H. Ziegler(*) H. Guyonnet	2 h 03	1 h 50	1 h 04	0 h 44	11
185	12/09	Buenos-Aires (Local)	J. Franchi G. Defer M. Rétif H. Perrier R. Périer (*) H. Ziegler(*) H. Guyonnet	2 h 31	2 h 10	1 h 35	1 h 09	11
186	13/09	Buenos-Aires - Rio	G. Defer A. Turcat Y. Pingret C. Durand H. Perrier H. Ziegler(*) H. Guyonnet	1 h 50	1 h 35	1 h 03	0 h 40	11

## HISTOIRES SUPERSONIQUES

187	14/09	Rio – Sao Paulo	A. Turcat P. Dudal M. Rétif H. Perrier Y. Pingret H. Ziegler(*) H. Guyonnet	1 h 40	1 h 29	0 h 55	0 h 33	11
188	14/09	Sao Paulo - Rio	P. Dudal G. Defer M. Rétif C. Durand J. Beslon M. Tunley (*) H. Guyonnet	0 h 49	0 h 35	0 h 00	0 h 00	10
189	15/09	Rio (Local)	J. Franchi G. Defer M. Rétif C. Durand R. Zinzoni JY Richard(*) H. Guyonnet	1 h 30	1 h 23	0 h 55	0 h 34	11
190	17/09	Rio - Cayenne	G. Defer J. Franchi Y. Pingret H. Perrier C. Durand M. Rétif H. Guyonnet	3 h 56	3 h 45	0 h 00	0 h 00	10
191	18/09	Cayenne – Sal	J. Franchi G. Defer M. Rétif H. Perrier C. Durand Y. Pingret H. Guyonnet	2 h 22	2 h 15	1 h 43	1 h 20	0
192	18/09	Sal – Las Palmas	J. Franchi G. Defer M. Rétif C. Durand H. Perrier Y. Pingret H. Guyonnet	1 h 39	1 h 28	0 h 06	0 h 00	0
193	18/09	Las Palmas - Toulouse	G. Defer J. Franchi M. Rétif H. Perrier C. Durand Y. Pingret H. Guyonnet	1 h 58	1 h 48	1 h 13	0 h 54	0
				<b>32 h 58</b>	<b>29 h 38</b>	<b>13 h 38</b>	<b>9 h 21</b>	<b>117</b>

(\*) **Henri Ziegler**, Président de l'Aérospatiale, **Roger Périer**, Steward Air France, **Jean Yves Richard**, chef de la promotion des ventes Concorde à l'Aérospatiale, **M. Tunley**, ingénieur Rolls Royce, responsable auprès de l'Aérospatiale du support technique "Olympus"

### Notes de l'auteur :

- Tous les temps ont été validés d'après les horaires indiqués sur chaque compte rendu équipage
- Les photos à l'atterrissage et au décollage de Cayenne sont l'œuvre de **Jean Paul Dupuy**, technicien au Centre Spatial Guyanais de 1968 à 1973.

## CONCORDE vs CONVAIR B58

### D'après « Concorde, a new shape in the sky » de Kenneth Owen

*Après avoir travaillé pour le magazine « Flight », Kenneth Owen fut, durant de nombreuses années, correspondant technique pour « The Times ». Il publie en 1982, avec la coopération du Science Museum de Londres, « Concorde, a new shape in the sky ». En introduction, l'auteur précise que ce livre tente de présenter au grand public, peut être pour la première fois, les réels challenges techniques que devait relever le programme Concorde. Ce livre met en relief ce qui était planifié et ce qui s'est réellement passé ; comment la question d'un avion de transport supersonique se posait dans les années 60 et comment on pouvait la juger vingt années après (1982).*

*Pour bien illustrer ce dernier point, le premier chapitre de ce livre choisit de comparer le Convair B58, seul avion capable en 1960 de croiser à Mach 2 et Concorde. Ce chapitre s'intitule « What did it achieve ? » que l'on peut traduire par « Qu'a réussi Concorde ? ».*

PG

Le vendredi 26 mai 1961, un bombardier Convair B58 Hustler de l'US Air Force, appartenant au Strategic Air Command, 43rd Bomb Wing, battait le record de vitesse au cours d'un vol non stop de Forth Worth (Texas) à Paris Le Bourget via Washington DC et New York. Durant la majeure partie de la traversée de l'Atlantique, l'avion avait volé à 2 fois la vitesse du son, c'est-à-dire Mach 2 ; à deux reprises, ayant ralenti à vitesse subsonique, il était descendu pour refaire le plein carburant en vol grâce à des avions ravitailleurs KC135. Les 3626 miles de New York à Paris avait été couverts en 3 heures, 19 minutes et 44 secondes à une vitesse moyenne de 1089 mph.



« A 16h40 heure locale, le bombardier aux lignes effilées, suivi par une fumée légère, se présente au dessus de la piste du Bourget avant de passer soudainement en vent arrière dans un bruit de tonnerre, remplissant l'espace de vapeurs brûlantes et de fumées de kérosène ». Ainsi le magazine Flight relatait l'évènement. Le Hustler transportait un équipage de 3 personnes - Major William Payne, commandant de bord, Major William Polhemus, navigateur et Captain Raymond Wagener, opérateur système de défense - qui plus tard recevront 2 distinctions américaines pour leur exploit : le Mackay Trophy pour le plus méritoire vol de l'Air Force de l'année et le Harmon Trophy pour un « outstanding and extraordinary » fait de pilotage.

Au cours d'une démonstration en vol la semaine suivante, le samedi 3 juin, lors du salon du Bourget, le même Hustler, piloté par un équipage différent (Major Elmer Murphy, Major Eugene Moses et First Lieutenant David Dickerson) s'écrasait sur perte de contrôle tuant ainsi les 3 hommes.

Le Hustler était détenteur d'une poignée de records du monde de vitesse mais, en opérations normales, sa vitesse de croisière était de Mach 0.91. C'était, de l'avis d'un colonel du Strategic Air Command, une arme formidable. L'équipage était enfermé dans 3 cockpits séparés, placés l'un derrière l'autre ; le pilote disposait d'un bon champ de vision mais les 2 autres membres d'équipage ne disposait que de deux vitres latérales de 10cm sur 15cm. Chaque siège était entouré de 2 coquilles qui, en se refermant telles des mâchoires, formaient une capsule éjectable, un système extrêmement compliqué mais 100% efficace, conçu après que de nombreux navigants aient perdu la vie en utilisant un siège éjectable plus conventionnel. Il y avait quelques précautions à prendre lorsqu'on utilisait cette capsule éjectable. «Attention» disait le manuel d'utilisation, « ne pas ajouter de coussins



## HISTOIRES SUPERSONIQUES



sur le siège sinon il y a risque de blessures à la colonne vertébrale lors de l'éjection. En se comprimant, les coussins supplémentaires permettent à la capsule de prendre un surcroît d'accélération avant de transmettre son énergie au membre d'équipage ». Un autre « warning » spécifiait : « Si une seule main est utilisée pour déclencher l'éjection, assurez vous que l'autre main est à l'intérieur de la capsule ». Dans le cas contraire cette main pouvait être sectionnée lors du claquement en position fermée des coquilles.



La consommation carburant des 4 turbo-réacteurs, montés sous la voilure delta, était multipliée par 5 lorsque l'avion passait de subsonique en supersonique. A Mach 2, la température de peau du Hustler atteignait 130°C à la pointe avant. L'équipement électronique était complexe et avait tendance à mal fonctionner à haute vitesse et températures élevées. « Quand il marche bien, c'est une diva » rapportait un lieutenant colonel de l'Air Force, après un vol record sur une longue distance, « en revanche lorsque les équipements commencent à nous égarer suite à des dysfonctionnements en relation avec une température excessive, nous revenons tout de suite aux procédures basiques. C'est ce qui s'est passé aujourd'hui. Quand nous sommes repassés en subsonique, la température est redescendu et tout est redevenu normal. » Au cours de ce même vol, le ravitaillement en vol avait été difficile et du carburant s'était répandu sur le pare brise pilote lorsque le Hustler s'était connecté à la perche de ravitaillement. « J'ai réussi à ravitailler avec seulement 3 à 4 déconnexions ; ça m'a donné l'impression de conduire une voiture dans une forte averse, de nuit et sans essuie glace. Nous disposons d'un système d'évacuation de la pluie sur le pare brise gauche mais il n'est pas prévu pour fonctionner à plus de ... 220 nœuds. »

Parmi les particularités de pilotage du Hustler, les pilotes de l'USAF mentionnaient souvent le besoin de transfert du centre de gravité par déplacement de carburant d'avant en arrière. « Ralentir de supersonique à subsonique sans déplacer le centre de gravité vers l'avant a pour conséquence de rendre l'avion instable c'est-à-dire incontrôlable. A l'occasion de 2 accidents au moins, une mauvaise position du centre de gravité était en cause. Le B58 décollait et atterrissait à, environ, 200 nœuds. Il ne disposait ni de volets, ni de spoilers, ni de reverse et, pour nous arrêter, on comptait sur le parachute. Un autre problème à l'atterrissage était la vision de la piste. Il était difficile de la voir à cause du nez de l'avion. Nous devons pratiquement avoir le casque contre la verrière pour voir à peu près correctement mais dans ce cas notre tête était ... hors de la capsule ».

Ces petits défauts mis à part, le Hustler était un avion d'arme efficace quand tous ses systèmes fonctionnaient. Sauf qu'une panne moteur à Mach 2 signait l'arrêt de mort de l'équipage car l'appareil éclatait sous les forces engendrées par la dissymétrie. C'est ce qui est arrivé souvent. « Le Hustler était un avion effrayant » remarquait un pilote d'essais expérimenté. « Il n'y eut que 128 B58 acheté par l'Air Force » notait un ancien commandant d'escadrille de Hustler. « En novembre 63, il n'en restait plus que 95. Il y avait eu beaucoup d'accidents ».



## HISTOIRES SUPERSONIQUES

Ainsi était le vol supersonique au début des années 60. Traverser l'Atlantique permettait alors de gagner des médailles pour « outstanding and extraordinary » fait de pilotage. En opérations normales (« normal » étant tout relatif puisque le Hustler emportait une « grosse » bombe atomique et quatre « petites »), les incursions dans le domaine supersonique jusqu'à Mach 2 étaient brèves et pouvaient s'avérer dangereuses. Ce risque n'était pris que par des pilotes d'essais, dans l'intérêt de la science, et par quelques équipages du Strategic Air Command dans l'intérêt de la défense du pays.

5 jours après le fatal accident du Hustler au Bourget en 1961, des représentants de British Aircraft Corporation et de Sud Aviation se rencontraient pour la première fois à Paris pour discuter d'une éventuelle collaboration autour d'un projet d'avion civil supersonique.

Le jeudi 17 mai 1979, mon premier verre de Dom Pérignon 1970 m'était servi 16 minutes après le décollage alors que l'avion volait juste en dessous de la vitesse du son. Du champagne allait encore couler alors que je dégustais du caviar en canapé à Mach 1.4. Alors que l'avion continuait d'accélérer, le personnel de cabine disposait une nappe en tissu bleu devant chacun des 80 passagers et servait du saumon fumé pour commencer notre dîner. Le Suprême de Poulet à l'Impériale me parut bon, à Mach 2, tout comme le Tournedos à la Bordelaise ainsi que les côtes d'agneau grillées. Avec le Chablis et le Claret (Château Léoville Las Cases 1971) nous étions pleinement satisfaits. Le dîner allait vers une conclusion heureuse avec le café (Cockburn's Special Reserve), et le Liverpool Philharmonic's Enigma Variations dans les écouteurs tandis que nous progressions à Mach 2.02 au dessus de l'Atlantique.

Nous étions les heureux passagers du vol British Airways BA 189, de Londres Heathrow à Washington Dulles. L'avion était un Concorde.

Un vol à bord de l'avion de ligne supersonique anglo-français est à la fois exceptionnel et routinier. Exceptionnel au regard de la vitesse affichée au Machmètre de cabine ; routinier dans le déroulement du vol lui-même (comparable à un vol première classe habituel). Les fenêtres sont plus petites que celles d'un avion de ligne conventionnel mais lorsque vous regardez à l'extérieur, vous réalisez que vous volez plus haut : le ciel est bleu sombre, les nuages sont bien plus bas et l'horizon montre distinctement la courbure de la terre. Mais passer ce que l'on appelle le mur du son est un non événement. Où est le mur ? 2 légers à-coups sont ressentis, au moment où les post combustions sont mises en fonctionnement (2 par 2) pour permettre à l'avion de traverser la zone transsonique vers Mach 2.

Le passager sait que l'appareil vole à plus de 1300mph mais il n'a aucune impression de vitesse. Sur la peau de l'avion, derrière la vitre, la température est aux environs de 92°C ; à l'intérieur, la température cabine est confortable. D'un point de vue de passager, Concorde vole comme un autre avion.



Ce confort passager et cette routine de la ligne ont été obtenus grâce à la prouesse technique des chercheurs, des ingénieurs de Bureaux d'Etudes et des équipes sol et vol des Constructeurs ainsi que grâce au professionnalisme de l'équipage qui mène aujourd'hui notre avion à travers l'Atlantique. Pour l'observateur, le poste de pilotage semble étroit et resserré

## HISTOIRES SUPERSONIQUES

bien qu'en fait il soit bien équipé et bien agencé. Les 2 pilotes et le mécanicien navigant sont bien occupés alors que leurs passagers se relaxent dans la cabine derrière eux ; occupés non parce que Concorde est difficile à faire voler (en vérité la majeure partie des fonctions de pilotage et de navigation sont automatiques) mais parce qu'ils doivent penser à la même vitesse que l'avion. Une tâche est de surveiller le bon fonctionnement de l'ensemble des systèmes complexes dont dépend le vol en sécurité de l'avion ; une autre est de se tenir prêt à répondre – instantanément – à n'importe quelle situation inusuelle ou d'urgence.

En vol de croisière, l'équipage regarde devant lui, au travers de 2 pare-brises ; un conventionnel à l'endroit habituel ; et devant lui, une visière transparente longue et inclinée qui donne à Concorde sa ligne effilée et agit comme bouclier anti chaleur. A la pointe du nez, la température en croisière peut atteindre 127°C. Pour un observateur au cockpit, c'est comme si les pilotes étaient en train de conduire une voiture avec un très long capot sur lequel on aurait attaché une serre de jardin.



**Poste navigateur sur B58**



**Passagers Concorde en supersonique  
1<sup>ère</sup> cabine Air France**

Dans la cabine passagers, nous attachons nos ceintures normalement et nous préparons à l'atterrissage à Washington. Le Concorde vole, à présent, à vitesse subsonique et, comme un autre avion, se mêle à l'intense trafic aérien de la côte est. L'approche et l'atterrissage, eux aussi, semblent conventionnels aux passagers. Une seule chose diffère. Nous avons décollé de Heathrow à 18h40 et nous atterrissons à Dulles à 17h25. Nous avons parcouru les 3800 miles en 3 heures et 45 minutes. Le meilleur avion contemporain mettra au moins le double de temps. Par essence, c'est ça la réussite de Concorde. Des opérations de routine à deux fois la vitesse du son.

Ainsi est le vol supersonique à la fin des années 70. Vous voyez la courbure de l'écorce terrestre et vous arrivez avant d'être parti ; ça c'est voler !

Le vendredi 18 mai 1979, 17 minutes après le décollage de Washington, le premier verre de Dom Pérignon 1970 m'était servi alors que l'avion volait juste en dessous de la vitesse du son. Devant moi se profilaient le Homard du Maine, les Médallions de Veau aux Chanterelles, le Suprême de Canard Bigarade, le Cockburn's Special Reserve, le Concerto d'Elgar et ... Mach2.

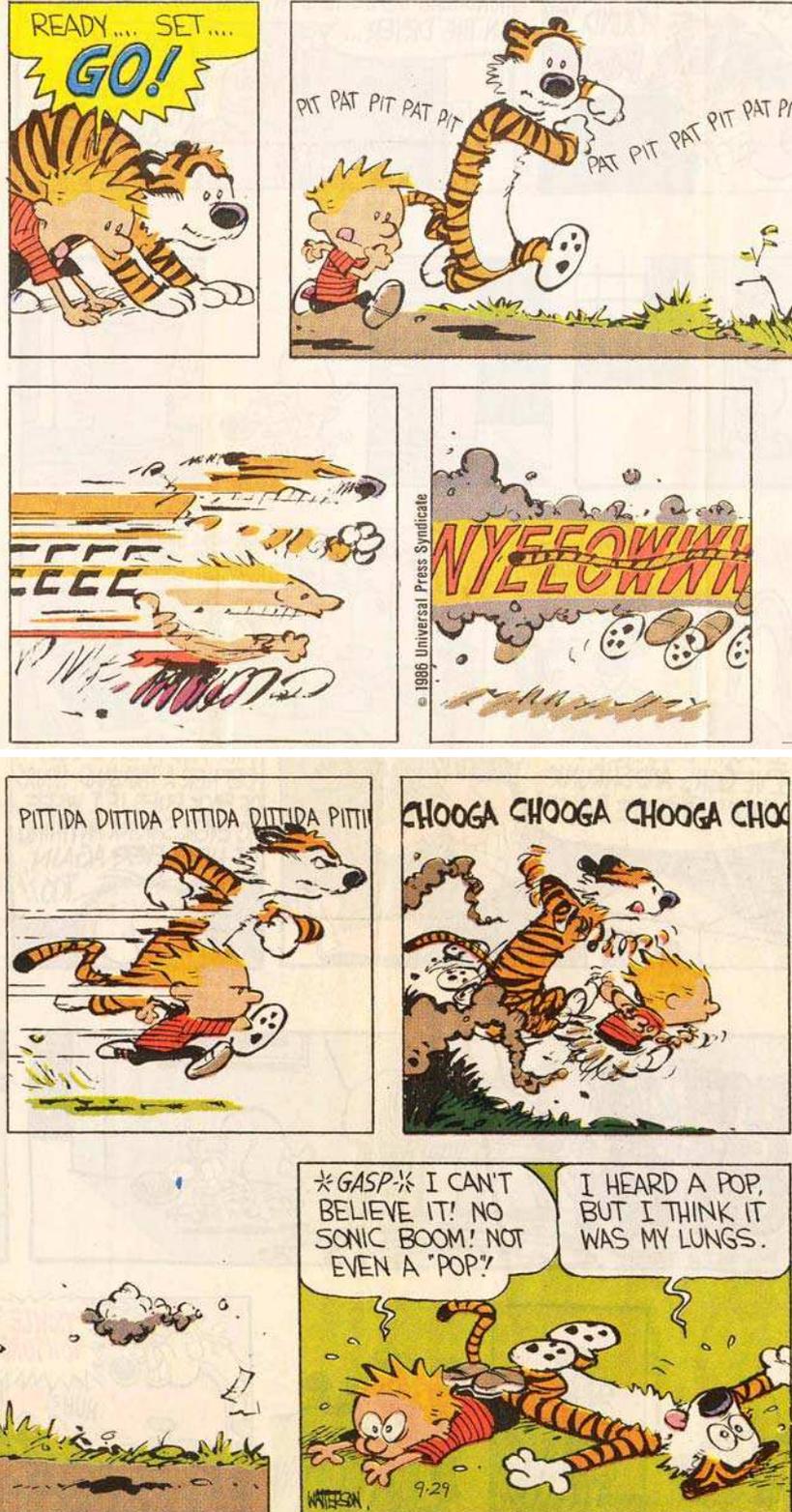
### **Kenneth Owen**

*Extrait de « Concorde New shape in the sky »*

*Traduction Pierre Grange*

# HUMOUR

## CALVIN AND HOBBS by Bill Watterson



# LA LEGENDE DU CONSTELLATION

## A L'ASSAUT DU CIEL

*Par la beauté de ses lignes et par ses performances exceptionnelles, le « Constell » ressemble à Concorde. Beaucoup de nos anciens d'Air France ont connu ces deux avions mythiques : le premier lorsque, jeunes pilotes ou mécaniciens, ils ont commencé à naviguer, le deuxième en fin de carrière.*

*Il ne faut donc pas s'étonner qu'André Rouayroux ait eu une démarche similaire : après « Un ciel signé Concorde », il signe aujourd'hui « La Légende du Constellation ». Un livre en deux parties, dans lequel, il nous parle de toutes celles et ceux qui après l'avoir développé, l'ont exploité en ligne tout au long des routes du ciel. Vous découvrirez, comment Francisco Agullo et tous les enthousiastes de la Super Constellation Flyer Association, ont redonné la vie à l'une de ces magnifiques machines, avant de traverser l'Atlantique Nord et de l'installer, tous les étés, dans le ciel de Suisse.*

*Ci-dessous, une des pages extraite de ce livre qui mérite d'être lu!*

Une fois en l'air, les trains rentrent, suivis des volets quelques minutes plus tard. Voilà le Constellation à l'assaut de sa première étape de croisière: 5 000, 7 000, 8 000 pieds, ça monte encore et toujours. L'équipage intervient sans cesse pour le guider entre les courants, corriger la marche, rectifier la route et l'aider ainsi à s'élever.

Quand l'avion est lourd, comme ce soir, une première étape le conduit vers 9 000/10 000 pieds: ce n'est pas l'altitude idéale dans de mauvaises conditions météo! Alors, comme s'il en avait besoin, les pilotes le laissent se reposer, reprendre son souffle et surtout s'alléger, avant de le solliciter une seconde fois pour l'emmener encore plus haut.

Puis ils repartent vers cette altitude de croisière mythique, autorisée grâce à la pressurisation de la cabine : 18 000 pieds. C'est à cette altitude que s'expriment pleinement toutes les qualités du coursier des airs.

Pour y arriver, une manœuvre inhabituelle s'impose: le changement de vitesse des compresseurs. Demandez aux passagers, ils s'en souviennent encore! Car pour la réaliser et avant que le mécano n'agisse sur ses commandes, le pilote doit interrompre sa montée, se mettre en très légère descente et réduire le régime des quatre moteurs. En cabine, une annonce rassurante précise que le cafouillage perceptible des moteurs est volontaire et temporaire.

Une procédure si peu commode que quelques très rares commandants de bord la suppriment, tout simplement. Ils préfèrent atteindre leur destination en n'utilisant que la première vitesse, c'est-à-dire sans dépasser l'altitude de 9 000 pieds.

Sur la majorité des vols, tout se passe bien. Les heures s'égrènent au rythme des procédures : surveiller les paramètres de puissance, vérifier la température des moteurs, les jauges d'essence et d'huile, le niveau des liquides hydrauliques, régler la pressurisation, la bonne température en cabine, assurer les listes de vérification, effectuer les communications radio, les points de report, corriger la route, suivre la météo, etc., etc.

Pendant ce temps, une sociabilité particulière, propre aux gens de l'air, s'installe entre les membres de l'équipage. Les vols sont longs, alors comment passer ensemble les quelques moments libres de toute procédure? En abordant des sujets hétéroclites, récurrents vol après vol, quel que soit l'équipage : famille, vacances, loisirs, les collègues bien sûr, sans oublier les syndicats dont tous commentent les dernières prérogatives. Là, généralement, le ton monte un peu, mais reste mesuré.

Ce soir, un rapide coup d'œil sur les cartes météo indique que l'avion ne vole pas vers le beau temps. Quelques puissants éclairs illuminent déjà le ciel, comme autant de balises célestes qui alerteraient tout aventurier effronté.

Dans le petit poste de pilotage la bagarre se prépare. Tout commence à bouger, de manière plus ou moins contrôlée. De violentes rafales propulsent l'appareil sur la droite, puis l'aspirent puissamment vers le haut, avant de le laisser retomber sans retenue. Les mains serrées sur leur manche, les pilotes essaient de garder la route, tout en luttant contre ces vents qui descendent du grand Nord. Les secondes paraissent longues quand une nouvelle bourrasque, plus violente encore, vient le bousculer comme si elle voulait définitivement éjecter l'intrus de son ciel.

La température chute brutalement, atteignant maintenant la zone des 40 °C en dessous de zéro. La grêle et la neige frappent les petites vitres du pare-brise en une mélodie sourde. Des conditions qui ne plaisent pas du tout au mécanicien. Il va devoir se battre avec chacun de ses moteurs pour les empêcher de geler. Devant la violence continue des bourrasques, il commence par réduire les gaz, de façon à maintenir la trajectoire. L'avion s'agite toujours au rythme de cette danse frénétique, incontrôlée autant qu'incontrôlable. De temps à autre, par un craquement sourd, il manifeste bruyamment contre ces contorsions imposées par la virulence des éléments.

Puis l'enveloppe nuageuse devient moins compacte. Elle s'effiloche de temps à autre, avant de dégager peu à peu le ciel. De nouveau, cet espace infini, constellé de lueurs par milliers qui rappellent au navigateur qu'il va pouvoir reprendre son service.....

**André Rouayroux**



**Editions Privat – Toulouse.**

### DENIS MALBRAND



**N**é en 1930 Denis Malbrand s'est intéressé très jeune à l'aviation. C'était l'époque où la France vibrait aux exploits de Mermoz et de l'expansion de l'aviation populaire. Le ciel devait s'assombrir très rapidement mais on continuait à le regarder pour voir passer les escadres de bombardiers alliés, spectacle terrifiant qu'éclairait de temps en temps une boule de feu signalant qu'un avion, chasseur ou bombardier venait d'être touché à mort.

Les armes s'étant tuées, Denis ne perdait pas de temps s'initiant au vol à voile et obtenant rapidement le brevet C avec insigne d'argent. Il obtenait ensuite le brevet de pilote privé à 17 ans avant même d'avoir le droit de passer son permis de conduire.

C'est en toute logique qu'il choisit, après le baccalauréat, de préparer le concours commun à l'école de l'air et à l'école navale. Au moment de passer le concours, il fut déclaré inapte à la visite médicale pour défaut de vision. Une contre expertise devait, peu après, annuler l'inaptitude, hélas trop tard pour passer le concours. Plutôt que de refaire une année de préparation, il préféra souscrire un engagement de cinq ans comme Officier de Réserve (ORSA) dans la Marine Nationale qui recrutait des pilotes pour servir en Indochine sur porte-avions. Il partit s'entraîner aux USA à Pensacola puis à Corpus Christi pour être breveté pilote de chasse en 1954. Qualifié appontage sur Corsair, il part, en 1955, pour l'Indochine avec la flottille 12F sur le porte-avions La Fayette pour être affecté sur son sistership le Bois Belleau. La guerre d'Indochine est alors terminée pour renaître ensuite sous le nom de guerre du Vietnam avec les Américains. Il n'aura donc pas l'occasion d'effectuer des missions de guerre. Il quitte ensuite la Marine Nationale avec le grade de Lieutenant de Vaisseau et un total de 103 appontages. En 1956, il rejoint Air France pour suivre un stage novateur puisqu'il commençait par la préparation à la partie théorique du brevet de pilote de ligne. Auditeur libre à ce stage, c'est alors que je fais sa connaissance. Nous commençons la formation pratique au Bourget sur DC3 dans le même groupe. Il épouse une de mes amies, Françoise, et commence en 1957 sa carrière de pilote de ligne sur Super Constellation. Il sera ensuite parmi les premiers qualifiés sur Caravelle puis sur Boeing 707 avant de revenir sur Caravelle effectuer le stage de Commandant de bord. Lâché en 1965 il devient rapidement instructeur.

C'est alors que sa carrière prend un tour imprévu. Marcel Dassault ayant décidé de construire, pour la première fois, un avion moyen courrier pense qu'il lui faut un pilote d'essais qui ait une expérience de pilote de ligne. Il demande à la DGAC de lui fournir une liste de candidats potentiels ayant le profil suivant : commandant de bord instructeur sur moyen courrier, et un niveau de connaissances mathématiques et physiques permettant l'accès à l'EPNER. Seul pilote moyen courrier au sein de l'Organisme du Contrôle en Vol, je suis chargé de proposer une liste. Dès le premier contact, le choix de Marcel Dassault s'est porté sur Denis. Il fallut alors négocier le détachement de Denis qui ne voulait pas couper les liens avec Air France. La discussion fut difficile ; le directeur du personnel navigant d'Air France de l'époque ne supportant pas que ce ne soit pas lui qui désigne le futur pilote d'essais. Pour l'emporter, Marcel Dassault dut signer un chèque représentant les frais de formation engagés par Air France.

Denis partit alors pour Istres pour suivre les cours de l'EPNER. Brillamment breveté pilote d'essais en 1971, il rejoignit aussitôt l'équipe Mercure aux côtés de Jean Coureau chef pilote.

## CARNET GRIS



Décembre 1990  
Dernier vol  
Concorde

Je rejoignis, en tant que représentant de la DGAC, cette équipe quand le Mercure commença son évaluation opérationnelle. Ma qualification fut suivie de très près car le Mercure était le premier avion français directement certifié en équipage à deux et autorisé aux atterrissages CAT III avec un seul pilote automatique surveillé par un head up display. Ce fut une belle aventure dans une ambiance particulière ; d'un côté les syndicats refusaient d'admettre que le pilotage à deux pouvait, sur un avion dessiné à cet effet, être aussi sûr que les avions dessinés pour un équipage à trois, d'un autre côté, Air France, qui avait décidé de ne pas acheter le Mercure, avait interdit à tous ses pilotes de monter à bord du Mercure. Denis et moi avons été les seuls pilotes d'Air France à être qualifiés et à avoir connu le plaisir de piloter cet avion merveilleux.

Cette aventure terminée, Denis aurait pu continuer sa carrière chez Dassault mais il a préféré revenir à Air France en 1981 comme chef PNT. Son statut particulier lui valut quelques expériences particulières ; c'est ainsi qu'en 1979, il effectua sa qualification Boeing 747 avec un seul vol d'entraînement hors

ligne, au lieu de quatre, première approche, pour Air France, du Zero Flight Time, en avance sur une pratique autorisée par la réglementation européenne depuis 2000 !

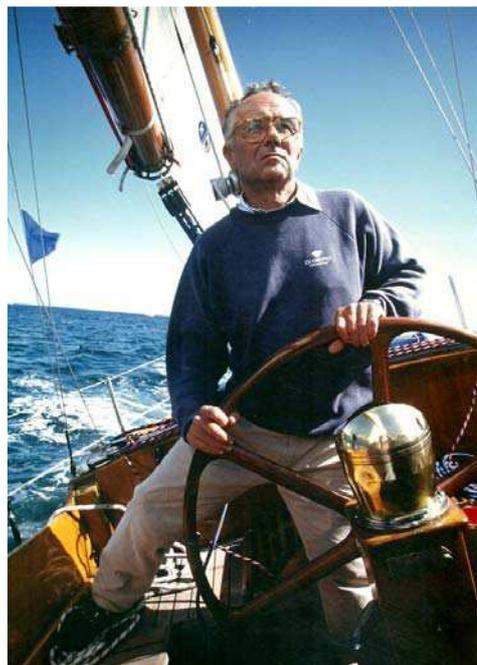
Dans un registre plus tragique, il ramena de Téhéran en 1984 un B 737 d'Air France qui avait été très sévèrement endommagé par des charges explosives posées par les pirates à l'issue d'un détournement. Ce vol non pressurisé faillit mal se terminer car les vibrations à l'atterrissage étaient telles que l'équipage avait peur de voir l'avion se désintégrer. A l'issue de ce vol, le président d'Air France, pour remercier Denis, lui accorda une qualification Concorde au choix. Nommé chef du centre d'instruction d'Air France à Vilgénis, c'est sur Concorde que Denis effectua son dernier vol en 1990.

Connu pour son caractère entier Denis ne s'était pas attiré que des sympathies au sein de l'encadrement d'Air France. Il n'admettait pas l'incompétence technique de certains cadres qui pendant des décennies ont refusé sans aucune justification que l'on affiche sur les planches de bord l'angle d'incidence ainsi que l'installation de head up display. Il a fallu attendre l'absorption d'Air Inter pour que ces dispositifs plébiscités par les armées de l'air de tous les pays et par un nombre important de compagnies aériennes fassent leur entrée dans le groupe Air France. Il a fallu attendre l'Airbus 380 avec head up display en version de base pour que l'entraînement des pilotes soit basé sur son utilisation.

Il avait eu un sourire discret quand un des plus haut cadres s'était égaré au cours d'un Paris Los Angeles par méconnaissance des techniques de navigation près du pôle magnétique. L'hostilité de ces cadres l'avait empêché d'accéder au poste de Directeur des Opérations qui lui revenait de droit. Il lui en était resté une certaine amertume aggravée par le fait qu'Air France n'avait jamais jugé bon de le proposer pour la Médaille de l'Aéronautique faisant de lui un des rares cadres à en être privé.

Chevalier de la Légion d'Honneur, il prit sa retraite dans sa belle maison de Saint Philibert dans le golfe du Morbihan où il se consacra à sa famille et à sa deuxième passion : la voile qu'il avait en son temps pratiquée en compétition remportant même en 1976 la Trois Quart Ton Cup, véritable championnat d'Europe de la catégorie, sur son voilier Biloubelle. Il fut pendant plusieurs années Président du Club Nautique de La Trinité. Dans le même temps, il s'était mis à l'étude du Breton qu'il avait fini par parler couramment malgré le petit nombre d'interlocuteurs valables dans son entourage.

C'est un personnage hors norme : homme de grande culture, d'une grande compétence et, ce qui ne gâche rien, pilote d'une habileté exceptionnelle qui nous a quittés le 29 juillet. Sa famille et ses amis l'ont accompagné à la sortie d'une petite chapelle au bord de l'océan sans limite pour un dernier voyage sans plan de vol.



**Jean-Claude Bück**

*Photos famille Malbrand*

### VOYAGE EN SICILE « TERRE DES DIEUX » 1<sup>ère</sup> PARTIE

Du 3 au 9 octobre 2009



**Journal de bord,  
par Jany Bellat**

Les nouvelles diffusées par la TV ne sont pas rassurantes pour notre départ en Sicile. Messine et les villages alentours subissent de terribles inondations. Nous partons sur **Catane** notre premier lieu de séjour. En arrivant il fait déjà nuit. Les abords de l'aéroport sont gorgés d'eau. Quelques heures après, un gros orage, suivi de coups de tonnerre et de pluie laisse présager un mauvais temps pour notre première journée. Mais oh ! Surprise à notre réveil le soleil est au rendez vous pour notre voyage en autocar vers ...**Syracuse**. Les voix s'élèvent en cœur « j'aimerais tant voir Syracuse..» Nous avons tous le même désir SYRACUSE ! Ce nom évoque immédiatement son passé grec. La



période des tyrans et sa rivalité avec Athènes et Carthage. Nous commençons notre visite par le **fantastique et spectaculaire théâtre grec** dont la date de construction a été estimée aux alentours du 5<sup>ème</sup> siècle avant JC. C'est l'un des plus grands monuments de l'antiquité, le plus grand de Sicile : 67 rangées de gradins que nous escaladons pour nous retrouver sur une terrasse d'où nous pouvons admirer un splendide panorama. Il fait chaud, et nos parapluies nous servent de parasols.

Notre guide nous dirige vers la **grotte de Dyonisos**. Cette grotte se trouve dans l'une des plus belles latomies (anciennes carrières) de Syracuse. **L'oreille de Dyonisos** (c'est le peintre Caravage qui baptisa cette grotte de ce nom à cause de sa forme singulière), une grande fente dans la roche dont la forme rappelle le conduit auditif de l'oreille humaine et qui possède une acoustique extraordinaire. Selon une légende, elle permettait à Dyonisos 1<sup>er</sup> d'écouter les lamentations et les conversations de ses prisonniers capturés durant les combats. Nous expérimentons cette acoustique et constatons que nos chants se répercutent sur la roche en un écho clair et pur. Magnifique ! Nous reprenons notre car et allons visiter le **musée archéologique régional de Paolo Orsi** :



Référence incontestable dans la connaissance de la Sicile de la préhistoire jusqu'à la période des colonies de Syracuse. Il abrite plus de 18 000 pièces qui révèlent les événements et splendeurs de l'île. Devant le musée, **le sanctuaire de la Madonna delle Lacrime** qui domine du haut de ses 74 mètres la ville de Syracuse. Nous continuons notre visite en direction **d'Ortygie (l'île aux cailles)** pour déjeuner dans un restaurant réputé où nous dégustons ...des pâtes, mais à « la vongole ».

A la fin du repas, une voix s'élève : qui désire « une grappa ? » Les mains se lèvent et nous trinquons tous à ce voyage bien commencé (ce rituel de la « grappa » se reproduira souvent !!).

## VIE DE L'ASSOCIATION



Sortant du restaurant nous sommes surpris par la pluie et c'est sous nos parapluies que nous découvrons la **Piazza del Duomo**. Une des plus belles places baroque d'Italie. Nous admirons la façade du **palais Beneventano del Bosco** (1779-1789) pleine de charme. Face à celui-ci, le **Palais Vermexio** ou **Palais du Sénat** où nous découvrons dans la cour un carrosse sénatorial du 18<sup>e</sup> s. Plus loin l'église **Santa Lucia**. La première des églises à avoir été reconstruite après le tremblement de terre de 1693, aux caractéristiques typiquement baroques et rococo.



Dominant la piazza : **El Duomo** dont l'imposante façade est un chef d'œuvre de l'architecture baroque (1728-1754) mais qui présente un amalgame de différentes structures (temple grec. colonnes doriques).

A l'intérieur de merveilleuses œuvres d'art, fonds baptismaux du 12<sup>ème</sup>, autel grandiose baroque. En sortant nous retrouvons la pluie pour nous rendre à la **fontaine Arethuse**. Une source d'eau qui jaillit dans un bassin pittoresque planté de papyrus.

Nous nous engageons maintenant dans les ruelles étroites et très pittoresques de la ville (parapluie et gelatti à la main) et débouchons sur la **Piazza Archimedia**.

### Au centre la fontaine d'Artemis :



Nous continuons notre promenade et, toujours sous la pluie, nous découvrons les quelques vestiges du Temple le plus antique de Syracuse (VI-VII<sup>ème</sup> s avant JC) voire de Sicile et dédié à Apollon. Notre guide arrête ses commentaires et nous explique maintenant comment retrouver notre car ! 10 mn de marche, vous prenez la rue à gauche, vous retrouvez le pont, vous traversez et ..... tous égarés !!

Enfin nous le retrouvons et bien installés nous reprenons la route de l'hôtel ; un bon dîner, des toasts portés à cette belle journée et à demain !



## VIE DE L'ASSOCIATION

**2<sup>eme</sup> journée.** Aujourd'hui journée sportive. Nous escaladons l'**ETNA** !! Enfin presque ! Un bus, un téléphérique et des 4X4 nous mèneront dans les hauteurs. Mais cette deuxième journée s'annonce belliqueuse.

Cela a commencé au petit déjeuner où les autres groupes étrangers, affamés certainement et mal élevés assurément, ont dévalisé tous les plats, ne nous laissant que des miettes. Obligés d'attendre le réapprovisionnement par le service. Nous perdons du temps et Claude très en colère nous promet d'être là, demain matin à la première heure, pour préparer nos tables et les surveiller jusqu'à notre arrivée.

Déjeuner pris nous montons sur la terrasse de l'hôtel pour prendre la température « **d'Etna San** ». Il est là au loin qui se détache dans un beau ciel bleu. Une fumée blanche monte de son cratère, donc rien à craindre (si la fumée est noire : humeur dangereuse !!). Bien équipés, bonnes chaussures et vêtements chauds, nous prenons place dans le bus. Une guide nous renseigne sur le volcan le plus haut d'Europe (3340m) aux éruptions innombrables. C'est l'un des plus actifs du monde. Malgré ses destructions il apporte à la population une fertilité qui a permis aux hommes de s'établir alentour, et c'est pour cela que les siciliens appellent l'Etna « La mamma ».

A noter qu'une seule plante arrive à briser la lave, c'est le genêt, arbuste sauvage, dont les racines arrivent à briser naturellement la lave.



Après avoir traversé les champs d'agrumes, les vignobles et les petits villages, nous arrivons devant un téléphérique moderne à 1923m (le précédent a été détruit lors de la dernière éruption) qui nous mènera à 2500m d'altitude. Nous voici installés dans la cabine de quatre places et Pierrette se sent prisonnière dans cet habitacle, suspendu dans le vide et les remarques taquines d'André ne sont pas faites pour la rassurer (Tiens j'ai cru voir une vis se détacher... un câble qui traîne !...c'est bizarre !) mais enfin nous arrivons sains et saufs et les véhicules tous terrains nous attendent. Des chauffeurs experts nous conduiront jusqu'aux zones du cratère autorisées.

S'ouvre alors sous nos yeux un panorama exceptionnel vers la mer et l'imposant cratère central. Nous partons à pied pour une promenade de ¾ heure sur les lieux où se révèle la vitalité du volcan. Derrière nous un chien suit Pierrette et ses biscuits.

Le guide demande à Colette de gratter le sol. Des fumerolles sortent du gravier encore chaud et à la base d'une grosse pierre le même phénomène se produit ; C'est très impressionnant.



## VIE DE L'ASSOCIATION

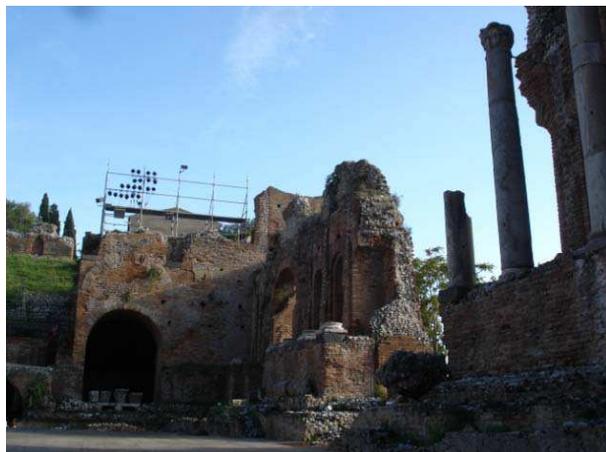


Il fait toujours beau, mais nous voyons les nuages grimper très vite vers nous. Nous reprenons les 4X4 et le téléphérique. Nous sommes très surpris de trouver au sol des milliers de coccinelles attirées par la chaleur.

Retour à l'hôtel pour déjeuner, puis départ vers **Tormina**, ville suspendue offrant un des plus beaux panoramas de l'île. La mer y est bleu turquoise, transparente. C'est là que le cinéaste **Luc Besson** a tourné le film « Le Grand Bleu ».

Sortis du bus nous grimpons vers le monument le plus important de Taormina, le **théâtre Gréco-Romain**. De là nous jouissons d'une

vue superbe et majestueuse sur l'Etna. Un des plus beaux sites connus.



Le théâtre Gréco-Romain fut construit par les grecs en période d'opulence, de grandeur et de splendeur, et les romains qui trouvèrent ce magnifique théâtre à l'apogée de l'art et de la beauté le remanièrent entièrement pour l'adapter à leurs propres goûts et usages (jeux du cirque).

Nous quittons ces lieux magiques et redescendons vers la **piazza Vittorio Emmanuelle** qui occupe l'emplacement de l'ancien forum de la ville.

Derrière l'église **Santa Catherina** au beau portail en marbre rose et pierre de Taormina, on découvre les vestiges d'un **odéon**. (petit théâtre couvert en brique rouge) remontant à l'époque romaine (1<sup>er</sup> s après JC) et le **Palazzo Corvaja** qui a été entièrement restauré après la seconde guerre mondiale, mais présente toujours par endroits les styles différents qui se sont succédés : le couronnement de la tour est de style arabe, les fenêtres et le portail d'entrée sont gothico-catalans et la salle du parlement ... normande !!



L'odéon

## VIE DE L'ASSOCIATION



Au premier étage le palais accueille **le musée sicilien des arts et traditions populaires**.

Nous admirons de belles marionnettes traditionnelles, les fameux « **pupi** » et des **charrettes siciliennes** merveilleusement sculptées et peintes de fleurs.

Nous sortons du palais. Une heure de libre nous est octroyée et nous allons enfin flâner dans les ruelles et les jardins de cette ville médiévale. Prendre la route historique qui traverse toute la ville, le cours Umberto du nord de la Porte Messine au sud à la porte Catane. Cette rue typiquement médiévale est traversée de ruelles encore plus étroites. Il faut prendre son tour de

taille pour s'engager à l'intérieur, du 34 au 40 seulement !!

La journée s'achève et certains la terminent par un rafraîchissement sur la **Piazza IX Aprile** à la terrasse du célèbre café « **le Wonderbar** ». La vue y est grandiose sur le golfe et l'Etna. Ce qui vaut des prix de consommations particulièrement élevés !!

La nuit tombe et nous allons à regret vers le bus. En arrivant à l'hôtel la grappa nous console un peu d'avoir quitté trop tôt ces lieux magiques.

Demain 3eme et dernier séjour à l'hôtel « Yatching Palace ». Il nous faut préparer les valises car nous changeons d'hôtel après avoir traversé l'île de Catane à Palerme. Deux visites sont prévues.

Comme promis, Claude est là le lendemain au petit déjeuner. Les plats sont bien garnis. Merci Claude !!

La route est longue et la « clim » du car n'est pas parfaite : on entend des plaintes venant de l'avant ou de l'arrière « trop chaud , trop froid » !! Enfin nous arrivons à la **Villa del Casale** (IIIe et IVe siècle) découverte seulement en 1950 et célèbre pour ses remarquables mosaïques de plus de 3500m<sup>2</sup>. Elles constituent l'un des plus importants témoignages de l'art romain. Cette villa a été inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Nous ne pouvons visiter toutes les pièces toujours en restauration, mais les mosaïques que nous découvrons sont de toute beauté : des animaux, des oiseaux, des fleurs et aussi une « gigantomachie » : combat au cours duquel 5 géants tombent sous les flèches d'Hercule, 4 ont pour jambes des serpents ! Nous avons la chance de voir la « **Sala dei Deici Ragazze in bikini** » ! Dix jeunes filles dont le costume rappelle de façon étonnante le deux pièces de notre époque ! Celles-ci vêtues légèrement sont occupées à des activités sportives et nous sommes subjugués. Nous aurions pu passer beaucoup de temps à admirer ces magnifiques mosaïques, mais il est l'heure de se rendre sur le site **agricole et touristique de Gigliotto** pour déjeuner, où nous sommes très bien accueillis et les plats servis délicieux...pas de pâtes !

Après le repas nous nous installons au soleil à des tables joliment décorées pour déguster notre café avant de repartir vers Palerme où nous rejoindrons notre nouvel hôtel, le « Torre Normanna » devant la mer. Malgré la fatigue, nous nous retrouvons un peu plus tard pour un welcome drink. Rires ,bavardages,photos.la nuit sera la bienvenue pour prendre un sommeil réparateur.



**Fin de la première partie du récit du voyage en Sicile.**

**La suite du journal de bord de Jany Bellat, dans le prochain numéro de Mach2.02**

### VISITE DU MUSEE COGNACQ-JAY

Avec l'APCOS, le jeudi 8 avril 2010



Par Ginette et Jean Rousseau  
Membres associés

Bravant le temps maussade et les dernières rigueurs de ce printemps 2010, **dix neuf Apcosiens(nes)** avaient répondu, **jeudi 8 avril**, à l'invitation de nos organisatrices, pour faire la visite **du musée « Cognacq-Jay »**, installé dans **l'Hôtel Donon** au 8 de la rue Elzévir dans le 3<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, au cœur du **quartier du « Marais »**.

Pour ceux **de l'APCOS**, qui ont visité les musées **« Jacquemart-André »** et **« Nissim de Camondo »**, il serait tentant de faire la comparaison avec **« Cognacq-Jay »**. Fruits de collectionneurs privés au goût très sûr, leurs collections, toutes aussi riches et diversifiées, ont fini par échapper à leur famille par absence de descendance directe (naturellement ou à la suite d'événements de triste mémoire...). Mais, seules les œuvres du musée Cognacq-Jay ont été réunies dans un hôtel particulier n'ayant jamais été la propriété **d'Ernest Cognacq** et de son épouse, **Marie-Louise Jaï**. Par ailleurs, ces derniers ont, certainement, beaucoup plus marqué notre mémoire **collective** que Moïse de Camondo, Nèlie Jacquemart ou Edouard André, **leur itinéraire socioprofessionnel** étant, en effet, exceptionnel... de même que **leur action sociale** : **« fondation et prix Cognacq-Jay »** ainsi que le **« jardin alpin » de Samoëns**.



#### ***L'hôtel de Donon.***

Bâti vers 1575 pour **Médéric de Donon**, contrôleur des Bâtiments du Roi et familier de Catherine de Médicis, cet Hôtel particulier possède une façade sur cour avec deux grandes baies presque « palladiennes » sous un fronton triangulaire. Restauré après avoir été menacé de démolition, l'austère **« Hôtel de Donon »** a été affecté au musée Cognacq-Jay pour y abriter les collections du XVIII<sup>ème</sup> siècle, **légues en 1928 à la Ville de Paris**.



#### ***Ernest Cognacq, Marie-louise Jaï et la « Samaritaine ».***

D'origine modeste, le couple formé par **Ernest Cognacq** et son épouse **Marie-Louise Jaï**, constitue un remarquable exemple d'ascension sociale liée à l'essor des **« Grands Magasins »** à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

**Marie-Louise Jaï (ou Jay)** naît en 1838 dans une grande maison de la place du « Gros Tilleul », près de l'église, dans une famille de paysans, à **Samoëns** en Haute-Savoie. A quinze ans, sans doute nantie d'un caractère bien trempé, elle « monte » à Paris et travaille au magasin « la Belle Héloïse » où elle fait la connaissance d'Ernest Cognacq qui deviendra son mari... dix années plus tard !!! Elle est alors « première vendeuse » au « Bon Marché »...

## VIE DE L'ASSOCIATION

**Ernest Cognacq** naît en 1839 à **Saint-Martin de Ré**, d'un père tour à tour orfèvre ou greffier au tribunal de commerce, qu'une suite de déboires professionnels laissent ruiné, ce qui contraint le jeune Ernest à abandonner ses études au petit séminaire. Il vit alors de petits métiers et voyage à travers la France, puis fort de ses talents de « camelot » finit par installer son petit commerce près du « Pont-Neuf » et de la « pompe » surnommée la « **Samaritaine** ». Ses affaires, très florissantes, lui permettent alors, aidé par Marie-Louise, qu'il épouse en 1872, de mettre en œuvre de nouvelles techniques de vente et la construction des Grands Magasins que nous avons connus : **La « Samar » était née... !** Fortune rapidement faite, installé dans un Hôtel Particulier de l'actuelle Avenue Foch, où il semble mener une vie très austère, sans enfant, **Ernest Cognacq**, peut-être par goût ou inspiré par les collections des Jacquemart-André ou autre Camondo, deviendra, sur le tard, vers 1900, **un grand collectionneur**. Cette collection, bien qu'amputée de la partie revenue par héritage à son petit-neveu, fut donnée à la Ville de Paris, à la mort d'Ernest en 1928. Essentiellement constituée **d'œuvres du XVIIIème siècle** (environ 1200) celle-ci nous est ouverte en ce jeudi 8 avril.

### La visite :



Autrefois présentés sur les Grands Boulevards, ces témoignages d'un XVIIIème siècle familial et gracieux ont été transférés à l'Hôtel de Donon en 1990. Et ici, outre les œuvres, les boiseries, les meubles et des objets d'Art Décoratif évoquent le cadre de vie de la société élégante.



Nous visiterons une dizaine de salles, salons ou couloirs et d'emblée notre regard se portera sur le décor :

**boiseries** de chêne de « style régence »,  
**meubles** de l'école « Boule »,  
**parquets** de chêne « à la française »...

Les œuvres peuvent être classées par thèmes :

### Le dessin.



Si pour beaucoup, le dessin n'est qu'une esquisse, une première « pensée » du peintre, avec Watteau et ici, **Jean-Honoré Fragonard**, il devient un mode d'expression à part entière. Ainsi, les « crayons » suscitent rapidement la convoitise des collectionneurs.

### La nature et le bonheur.

Pour ce tableau, le peintre, **anonyme**, exprime sa sensibilité au bonheur simple, à l'atmosphère du paysage... Penseurs et écrivains ont voulu croire avec J.J.Rousseau, que l'individu, rendu à la vie champêtre serait enfin en accord avec lui-même...



### Le triomphe de l'intimisme.



**Nattier** a fait, ici, un portrait très expressif de la Reine Marie Leczinska...

**Le pittoresque.** Par exemple, ce paysage d'**Antonio Canaletto**...



## VIE DE L'ASSOCIATION



**La mythologie du plaisir.**  
« Le retour de chasse de Diane » de **François Boucher** illustre le XVIIIème siècle comme celui du plaisir...



**L'invention de l'enfance.**  
Enfance, éducation offrent des thèmes de réflexion aux écrivains (l'Emile de Rousseau, petit garçon à la chemise ouverte de **Jean-Baptiste Greuze**).



**Le désir d'authenticité.** Avec **Quentin de la Tour**, le portraitiste doit avant tout saisir une expression où affleurent les émotions et la vie de l'esprit... Ici, le peintre a réalisé le portrait de la Présidente de Rieux (pastel sur papier).

**De nombreuses sculptures, des porcelaines de « Meissen », des miniatures, des boîtes et étuis,** nous ont également été présentés comme autant de superbes pièces de collection...



« **Le Faune au chevreau** », sculpture de **Jacques Saly**.

**L'éléphant portant un « pot pourri »,** porcelaine de **Saxe ( Meissen )**.



« **Boîte** » incrustée de pierres et « **Miniature** ».



**Il va de soi** que cette liste n'est pas exhaustive et que **ce musée Cognacq-Jay** mériterait une attention plus soutenue, tant les œuvres exposées sont nombreuses, diverses et de qualité.



**Fin de la visite vers 11 heures 30.**



Nous nous dirigeons alors vers le restaurant « **Le Carré des Vosges** » où le groupe a pu apprécier tout autant le « **Cocktail aux crevettes** », le « **Carré de porc Ibérique** », la « **Charlotte aux fraises** » que les **vins** et le **service**.



**Merci à nos organisatrices pour cette très intéressante visite du musée Cognacq-Jay et à bientôt.**

**Ginette et Jean Rousseau.**

### CONFERENCE SUR LE PILOTE DE LIGNE



Photo Alain Baron

*Ce poème nous est transmis par Guillaume Tardieu qui y voit « l'occasion de rendre hommage à Madame Suzanne Morannay pour son talent, son humour, sa sensibilité mais aussi son subtil amour » (sic). Guillaume Tardieu qui ne connaît pas cette dame imagine qu'elle fut l'épouse d'un pilote de ligne pour si bien connaître le sujet !*

**Guillaume Tardieu**  
**CDB Air France**

**23500 heures de vol dont 2500 sur Concorde**

Le Pilote de Ligne est un monsieur à part  
Qui sans cesse revient et sans cesse repart !  
D'où ce regard lointain ... ce besoin d'être en forme  
Et qui doit se cacher pour mettre un uniforme !

C'est un snob à rebours qui ne veut pas qu'on voit  
Les signes sur son corps de ce métier de roi !  
Surtout ne croyez pas que cet homme est modeste  
Car il est fort conscient de son pouvoir céleste !

Et son prestige est tel que la plume de paon  
N'est pas dans les atouts de ce fier capitaine  
Pour abattre à ses pieds la minette pamée,  
La princesse, la star ou la tendre mousmée !

Le pilote est costaud, pas toujours beau garçon  
Mais est d'allure fière, a de bonnes façons.  
Pourtant a trop souvent un fichu caractère  
Qui, dans ses relations, peut tout foutre par terre !

Il est bien moins marrant que le mécanicien  
Mais, une fois en l'air, tout aussi magicien !  
Et quand ces deux gars là s'entendent à merveille  
On sait que tout va bien, et que la chance veille !

Que tout baigne dans l'huile, en secret, ça concorde,  
Aussi bien sur « bi », un « quadri » qu'un « Concorde »  
Même si ce seigneur pilote avec des gants,  
Les résultats sont là, et c'est plus élégant !

Pourtant, deux fois par an, le pilote a la trouille !  
Son beau regard se voile et son tee shirt se mouille !  
Car il doit sans retard, la visite passer  
Et s'il n'est pas reçu, n'aura qu'à trépasser !

Car, Messieurs, le pilote, au monde n'a qu'un but !  
S'envoler loin de nous et de tout ce rebus !  
Son métier est sacré, le reste est méprisable,  
Nous sommes des minus et c'est irrécusable !

Toutefois, il faut bien à ce Dieu rendre hommage !  
Lui qui passe sans peur, typhon, tornade, orage !  
Vive ce chevalier, ce preux des nouveaux temps !  
Ce mari vagabond ... qu'on attend tout le temps !!

**Par Suzanne Morannay**

### VENISE

#### Les îles de la lagune et du Pô

Avec l'Apcos, du 22 au 28 avril 2010.

Par Ginette et Jean Rousseau

**T**rès bonne semaine que celle du 22 au 28 avril, qui nous a permis, après avoir réussi à prendre notre envol vers **Venise**, en temps et en heure, d'échapper à « l'hystérie collective » initiée par nos médias, et provoquée aussi bien par le nuage agressif s'échappant d'un volcan islandais, que par la nappe de pétrole mexicain dérivant vers la Louisiane... puisque telle était la médiocre actualité en notre beau pays de France. Mais notre bonheur ne pouvant être parfait, Venise la Belle se fit perfide, et nous réserva ses propres nuages débordant d'humidité... Ce qui n'altéra pas l'enthousiasme de notre groupe de vingt huit Apcosiens (nes), qui, pour la plupart, dès notre arrivée, firent une courte visite de la ville. Sans doute avaient-ils raison car, pour une semaine, le programme proposé était copieux : **Venise, les îles de la lagune et le Pô...**

#### **Venise :**



**Géographiquement**, la lagune vénitienne, essentiellement constituée de sables provenant des montagnes situées au nord et à l'ouest, fait partie intégrante d'un vaste complexe fluvial s'articulant sur le Pô venu du mont Viso, mais également sur l'Adige et la Piave tous deux descendant des Dolomites... Protégées des caprices de l'Adriatique par des cordons littoraux (lidos), les nombreuses îles de la lagune ont très tôt constitué autant de refuges aux marins et aux peuplades fuyant les envahisseurs. Aussi, malgré la faible résistance des sols,

Venise fut-elle construite sur ces îlots, imposant l'utilisation de pieux, généralement en chêne, que l'eau de mer a, par la suite, littéralement pétrifiés. Mais la nature même des sols sur lesquels Venise est construite provoque son enlèvement alors que le niveau moyen des eaux monte ... imposant des travaux gigantesques de confinement de la lagune.

**Historiquement**, fondée au neuvième siècle, Venise exploitera sa position privilégiée entre l'Orient et l'Occident en imposant sa puissance maritime et commerciale, qui lui permettra la conquête des ports importants d'Istrie et de Dalmatie (de Zadar à Dubrovnic). Le pillage de Constantinople en 1204, moins glorieux puisqu'effectué avec la participation des croisés, fut tout aussi efficace. Dans le même temps, Marco Polo établit des relations commerciales avec la Chine et la République de Venise sort victorieusement de sa lutte de plus d'un siècle avec Gênes... La période du milieu du 15<sup>ème</sup> siècle à 1797 marque le déclin puis la disparition de la République de Venise, Napoléon en ayant aboli la constitution...



**Politiquement**, la République de Venise s'efforça d'éviter la prise de pouvoir par un seul homme : ainsi le « Doge » fut-il soumis au contrôle de deux chambres et le « Conseil des Dix » assurait la sécurité de l'Etat aidé en cela par un vaste réseau de délateurs (des boîtes à lettres existent encore au Palais des Doges).

**Artistiquement**, Venise, avec son « Ecole de Peinture », peut revendiquer des noms prestigieux tels Bellini, Lorenzo Lotto, Titien, Véronèse, Tintoret, Canaletto, Tiepolo... entre autres. Mais Venise peut également s'enorgueillir d'avoir eu Antonio Vivaldi comme maître de chapelle et de nombreux « Architectes » et « Sculpteurs » de valeur ayant « œuvré » à la construction des monuments exceptionnels qui attirent de nombreux touristes dont ceux de l'APCOS.

## VIE DE L'ASSOCIATION

### ***Les îles de la Lagune :***



Nombreuses, habitées ou non, nous ne visiterons que deux d'entre elles :

**Murano**, dévolue au travail du verre, et **Burano**, aux maisons de couleurs vives, réputée pour ses dentelles réalisées à la main...



Ainsi délaierons-nous l'ancien port de **Torcello**, l'île **Saint Georges** et l'île cimetièrre de **San Michele**...

### ***Le Pô dans son ultime partie :***

Impétueux, ce fleuve ,long de plus de 600 km, charrie en toutes saisons, eaux et limons dont certains pourraient bien être français, car issus de notre Queyras. De ce fait, les campagnes traversées, autant de « zones noires » selon notre nouvelle terminologie, ont dû être protégées par de hautes digues, masquant aux « marins d'eau douce » que nous sommes, les paysages environnants. Champs de riz (pensez « Riz amer » avec Sylvana Mangano) et villages aux clochers vétustes délaissés par leur maire Peppone (Gino Cervi), mais recélant toujours la cache d'armes du curé Don Camillo (Fernandel), habitent toujours notre mémoire collective.

Notre navigation fluviale nous permettra de visiter Vérone, Padoue, Bologne et surtout Ferrare qui a notre préférence ... et surtout celle de l'UNESCO !



## VIE DE L'ASSOCIATION

### **Notre croisière en Vénétie :**



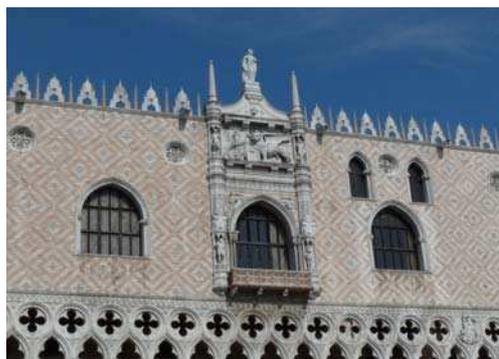
#### **Premier jour :**

Accueil à bord du **Michelangelo**, bateau de croisière fluviale confortable, réception traditionnelle par l'équipage européen, apéritif et dîner avec potage nous réconcilient avec les « nourritures terrestres »...car il faut dire que le « sandwich » servi dans l'avion ... ! Nuit de combat avec la « couette » et réveil au « quai des sept martyrs »... !



#### **Deuxième jour :**

Après un petit déjeuner au « pain français », à coup sûr le meilleur, départ pour la visite de la ville de Venise sous la conduite d'Elisabeth, notre guide dont la chevelure est « blond ... presque Vénitien ». Peut-on y voir une recherche d'authenticité de la part de nos organisatrices ?



De la place **St Marc**, son **Campanile**, sa **Basilique** et ses **cafés**, nous ne visiterons que le « **Palais des Doges** » tour à tour :

- Exaltant, par ses « **ors** », ses « **sculptures** » et ses « **peintures de Grands Maîtres** »...

- Inquiétant, par ses prisons, même désaffectées...

- Lassant, en raison de l'afflux de touristes...

- Et pourtant sympathique...Casanova ne s'en est-il pas échappé !



L'après-midi, visite des deux îles principales de la Lagune :

- **Murano**, fief traditionnel des « Maîtres-Verriers », et de :

- **Burano**, réputée pour ses dentelles, faites à la main...et :

- **il pleut...Conférence** sur Venise dans un français « heurté » !



Dîner...soirée « **Michaela** »...**Nuit** au **quai des martyrs**..



#### **Troisième jour :**

L'Adriatique étant trop « formée », nous rejoindrons **Taglio di Pô** en car. Sur le Pô, la navigation est lente et le temps n'invite pas à la méditation...mais cela s'améliorera et après le déjeuner nous nous dirigerons vers **Padoue**. **Padoue** où après la **Grande place** et **l'Hôtel de Ville** nous visiterons la **Basilique St Antoine**.

## VIE DE L'ASSOCIATION



### Quatrième jour :

Après avoir admiré les prises du pêcheur local, la navigation reprend, toujours aussi lente vers **Polesella** où nous resterons deux nuits.

Dès le déjeuner terminé, route vers **Vérone**, belle ville aux 250000 habitants, fêtant en ce 25 avril l'anniversaire de sa libération en 1945...et, après un très beau tour de ville en car nous

visiterons :

- la vieille ville et la maison de « **Juliette** »,
- les arènes (extérieur)
- les petites rues avec leurs multitudes de piétons, toujours aussi nombreux en toute saison et chaque jour de la semaine, aux dires de notre guide. Roméo et Juliette induisent sans doute de nombreux fantasmes si l'on en croit les messages affichés à proximité de la maison de celle-ci.. !



Retour au bateau ... Dîner... puis route vers **Crespino** où un spectacle « *Art et Traditions Italiennes* » nous est proposé...**exceptionnel pour une troupe d'amateurs**...à notre avis... ! Et... notre « **croisière s'amusa** » ... et dansa... ! **Ah ! le Bel Canto...**



### Cinquième jour :



Journée chargée et, plus tôt qu'à l'habitude, départ pour **Ferrare** située à une demi-heure de route. Ville moyenne, au cœur d'une plaine fertile (riz, poiriers...), Ferrare a conservé le plan urbain de sa période Renaissance (Maison **d'Este** ...) : rues rectilignes bordées de maisons en brique rouge, palais sévères, grandes places ...agréables car le beau temps est revenu... !



Après le déjeuner, route vers **Bologne**, grande ville industrielle et commerciale de 500000 habitants située dans la province d'Emilie-Romagne à l'extrême sud de la plaine du Pô. Beaucoup plus ancienne que la plupart des villes que nous avons visitées, Venise en particulier, Bologne a conservé son centre monumental médiéval. Elle est aussi la patrie du physicien italien Marconi.



**Piazza Maggiore** et **piazza Nettuno** forment le cœur de **Bologne**.

A voir également la **Basilique San Petronio** et sa « **méridienne** »...et **l'ancienne université**.



Retour au bateau pour la soirée de l'équipage...

## VIE DE L'ASSOCIATION

Après le repas, les prestations de l'équipage (quelconques, mais saurait-on l'en blâmer ?), et celles (remarquables) de nos danseurs mondains...nous appareillons pour Venise, via Chioggia et la mer...et nous redécouvrons ce que « **tangage** » et « **roulis** » veulent dire ... puis, au jour, nous rejoignons le « quai des sept martyrs »...



### Sixième jour :

Nous retrouvons avec plaisir Elisabeth, notre guide, pour la visite du **quartier de Castello**, tenu à l'écart des grands flux touristiques, et dont la visite est très agréable, surtout par « grand beau temps »... Nous verrons successivement l'ancien arsenal, l'imposante basilique **Santi Giovanni e Paolo**, ses gisants (Doges), et ses célèbres représentations de Saint Christophe et de Saint Sébastien.



Libérés, si j'ose dire, par notre guide, chacun a voulu flâner dans la ville et pour notre part nous avons tenu à revoir le « **Rialto** » et la « **Piazza San Marco** ».



Après-midi libre jusqu'à 16h45, et nous retrouvons le groupe pour une sympathique promenade en « gondole ».

Soirée du « commandant », avec apéritif servi au bar, puis très bon repas (aux très nombreuses calories, mais quand c'est excellent... !), suivi de l'animation de Michaela...

### Sixième et dernier jour :



Peu après le petit déjeuner, le groupe APCOS « **fit ses valises pour rentrer à la maison** » et, de lourdes et nombreuses valises...il y en avait ... !!!

Puis satisfait d'avoir fait un « *beau voyage* », chacun est retourné « *plein d'usage et raison* » à ses occupations quotidiennes.



Un **grand merci** à nos organisatrices pour cette belle et dense croisière avec « CroisiEurope » et à bientôt !

**Ginette et Jean Rousseau**

## L'ARCHITECTURE, PREMIER DES ARTS ?

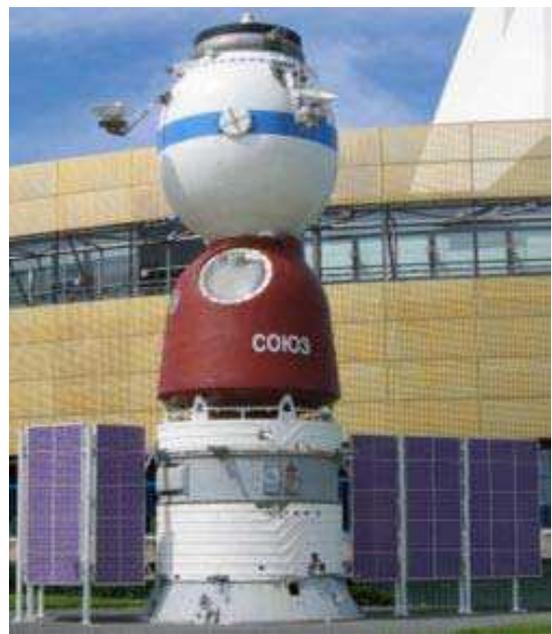
Le Corbusier disait que l'architecture était le premier des arts. Cette affirmation peut ne pas sembler évidente à première vue même si elle est partagée par de nombreux bâtisseurs. Un de nos anciens président (de la république, pas de l'Apcos), dans une interview donnée à Bernard Pivot (« Bouillon de culture » 14 avril 95) donnait ainsi son explication : « *Parce que c'est le plus complet, et qu'il fait appel à tous les autres ou presque !* » et il ajoutait : « *C'est l'art le plus proche de la vie des hommes, il partage leur vie constamment* ».

Pour ma part je suis de cet avis et je constate que de nombreux objets dits modernes, ressemblent aux œuvres architecturales du pays d'origine. Comme si l'ingénieur devant sa table à dessin (ou l'équivalent d'aujourd'hui), reproduisait inconsciemment les formes qu'il avait en permanence devant les yeux, dans sa vie de tous les jours.

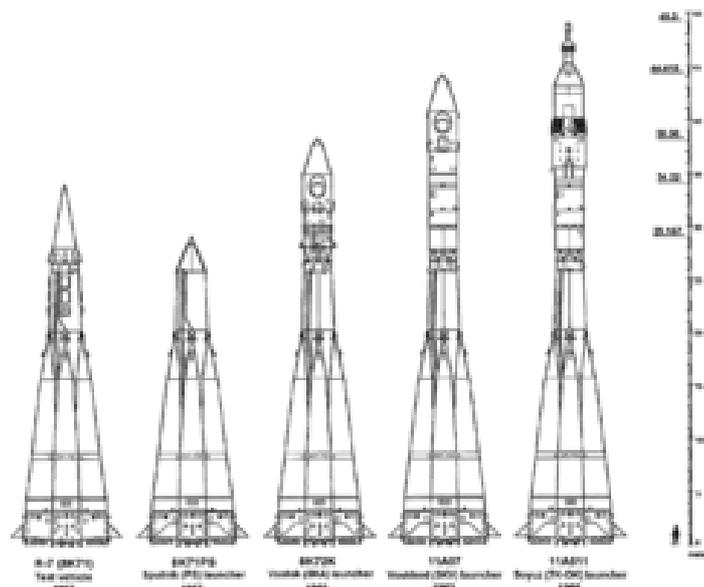
Ci-dessous deux exemples ; je vous laisse juge :



**Cathédrale Sainte Basile à Moscou**



**Vaisseau habité Soyouz**



**Les lanceurs russes R7 – Sputnik – Vostok- Voskhod - Soyouz**



**L'empire State Building ...**

**... et les lanceurs Saturn V (Vaisseaux Apollo) :**



Et la navette spatiale américaine allez vous me dire, à quoi ressemble-t-elle ?  
Il faut reconnaître qu'elle ne ressemble ... à rien, ce qui explique peut être sa carrière difficile et son arrêt prochain ! Le dernier vol d'une navette est programmé pour l'année prochaine.

Pour assister à la fin de cette grande aventure n'hésitez pas à vous rendre sur le site de NASA TV où Endeavour, la der des der, est programmée pour son dernier décollage depuis Cap Kennedy, le 26 février 2011.

**Pierre Grange**

### UNE JOURNEE AVEC LA GARDE REPUBLICAINE

Avec l'APCOS, le jeudi 20 mai 2010



Par Anik Boglino

C'est sous un soleil resplendissant que vingt membres de l'APCOS se sont retrouvés pour assister à une démonstration des formations spéciales de la garde républicaine, moments riches en histoire, couleurs et émotions.



**La Garde Républicaine** est l'héritière de tous les corps qui ont assuré, au cours de l'histoire, les honneurs et la protection des hautes autorités de l'État et de la Ville de Paris. Elle se rattache plus directement à la Garde municipale de Paris, créée le 12 vendémiaire an XI (4 octobre 1802) par Napoléon Bonaparte, alors Premier Consul, et qui cherchait à s'entourer d'une garde prétorienne moderne. Dissoute à plusieurs reprises au cours de son existence, la Garde Nationale s'est néanmoins distinguée au cours des épisodes les plus cruciaux de notre histoire, de la bataille de Friedland, en passant par la Grande Guerre et jusqu'aux FFI de la libération de Paris. En 1978, la Garde prend sa dénomination actuelle de « Garde Républicaine », et elle reçoit du Président Giscard D'Estaing ses nouveaux insignes l'année suivante. Elle est aujourd'hui composée d'un régiment d'infanterie et de deux régiments d'infanterie répartis dans plusieurs casernes parisiennes dont le quartier des Célestins, que nous avons pu visiter.

Les missions de la Garde Républicaine sont avant tout d'escorter les personnalités les plus importantes de la république, comme le président de la république ou le premier ministre. Au delà de ces missions d'escorte et de sécurité, la Garde Républicaine assure la valise diplomatique et veille au bon fonctionnement des cérémonies protocolaires de l'appareil d'état. Enfin, la Garde remplit des fonctions parfois plus originales, comme l'encadrement du Tour de France ou le transport d'organes à transplanter en région parisienne.

Notre visite :



Après un déjeuner au Mess du quartier des Célestins, nous avons visité **la salle des traditions**, qui retrace les étapes historiques de la Garde Républicaine, des grenadiers de l'empereur jusqu'à aujourd'hui. C'est dans une ancienne écurie de la fanfare de cavalerie aménagée que l'histoire de ce corps prestigieux est fidèlement retracée au travers de quelque 1.500 pièces de collection.

## VIE DE L'ASSOCIATION

Nous avons ensuite visité **les écuries** puis nous avons assisté à la préparation des cavaliers. Guidé par un garde, nous avons pris place dans la cour du Couvent du quartier des Célestins pour assister à une démonstration des spécialités des corps de la Garde Républicaine. Celle-ci comprenait des évolutions motocyclistes, équestres et d'infanterie :

**Les grenadiers de l'Empereur.** Trente-neuf sous-officiers du 2<sup>ème</sup> régiment d'infanterie présentent une brève évocation historique de la bataille de Friedland en 1809 qui nous entraîne pour quelques instants sous le drapeau du 1<sup>er</sup> empire.



**Le carrousel motocycliste :** exécuté par 24 motocyclistes, ce carrousel témoigne de la compétence des militaires de l'escadron motocycliste de la Garde Républicaine dont la mission principale est d'assurer les escortes des plus hautes autorités françaises et étrangères.



**La musique du 1<sup>er</sup> régiment d'infanterie :** ce régiment est en charge de la musique officielle du Chef de l'Etat. Il se produit en tenue traditionnelle et évolue avec un répertoire très riche, composé d'airs militaires anciens et contemporains.



**Le Quadrille des baïonnettes :** Le 1<sup>er</sup> régiment d'infanterie présente le quadrille des baïonnettes. C'est un exercice d'ordre serré de haut niveau effectué au rythme de la musique de la garde.

Nous nous sommes ensuite dirigés vers le manège de la garde où nous avons pu assister à des démonstrations équestres de très haut niveau :

**La reprise de la Maison du Roy :** créée sous Louis XV, la Maison du Roy était chargée de la protection du souverain. En costume d'époque, accompagnées par la bande des hautbois, des tambourins et des trompes de chasse, les cavaliers de la Garde maintiennent la tradition de l'art équestre classique selon les principes de l'Ecole française.



**La reprise des tandems :** formation unique en France, où les cavaliers dirigent deux chevaux l'un devant l'autre, la reprise des tandems exige des gardes qui la composent une sensibilité équestre affirmée. Ils doivent diriger le cheval porteur à l'aide de la main gauche tout en guidant le cheval flèche avec les seules longues rênes.



## VIE DE L'ASSOCIATION



**Le carrousel des lances** : accompagnés par la fanfare du régiment, 32 cavaliers participent à cette formation qui illustre la rigueur manœuvrière des escadrons de cavalerie. C'est une évocation des régiments montés de l'armée française, dont les dragons ont rejoint le front en 1914, la lance au côté.



**La fanfare de cavalerie** : cette formation musicale assure la pérennité des fanfares montées. Forte de 40 exécutants, elle défile en tête du régiment de cavalerie lors des grands rendez-vous nationaux, 8 mai, 14 juillet et 11 novembre. Elle participe également aux grandes escortes mixtes (chevaux et motos) pour honorer les chefs d'état en visite officielle.

Vers 17 heures nous nous séparons enchantés par cette journée qui nous a offert un spectacle extraordinaire tant pour la variété des prestations présentées, que par le professionnalisme des exécutants.

Un grand merci à **Jean-Paul André** (membre associé de l'Apcos) qui nous a aidés à préparer cette sortie, ainsi qu'aux intervenants de la Garde Républicaine qui nous ont si gentiment accueillis.

### Anik Boglino



### EXPOSITION AU GRAND PALAIS LE 21 MAI 2010

#### Turner et ses peintres



par Jany Bellat

**A**ujourd'hui nous allons admirer les œuvres de ce grand peintre anglais. Après déjeuner toujours parfait à notre restaurant rue Marbeuf, nous nous acheminons tranquillement sur les Champs Élysées vers le musée. Il fait beau, la promenade est agréable. Cette exposition attire beaucoup de visiteurs.

Qui n'a eu un jour envie en regardant de merveilleux couchers de soleil de reproduire cette palette de couleurs comme **Turner** l'a fait ? Nous faisons connaissance avec notre guide. Quelle est petite ! Nous allons la perdre dans cette foule ! Mais nos écouteurs bien calés sur les oreilles, nous commençons notre visite.

« Joseph, Mallord-William **Turner** naît le 23 avril 1775 à Covent-Garden en plein centre de Londres, où son père William, Gay **Turner** tient une boutique de barbier perruquier. Sa mère Mary, Marshal, à la mort de sa petite fille Helen en 1786 perd progressivement la raison. (Elle mourra dans un asile). Pour le protéger de la folie de sa mère, son père l'envoie chez un de ses oncles maternels à Brantford dans le Middlesex. C'est là qu'il se met à dessiner pour oublier ce drame. Il deviendra le plus grand peintre romantique anglais, l'un des fondateurs de l'art moderne et de l'abstraction du XX<sup>ième</sup> siècle. Il sera vénéré par **Monet, Pissarro, Ensor** et, plus tard, **Kandiski**.

Son père restera toute sa vie son meilleur ami. Tout d'abord il expose les dessins du petit William dans son commerce. Il habitera ensuite avec lui jusqu'à sa mort en 1829. Travaillant pour son fils comme assistant. William a seulement 14 ans lorsqu'il entre à l'école de la Royal Académie of Arts en 1789 et 26 lorsqu'il est élu académicien. A 28 ans il a sa propre galerie dans sa maison pour qu'elle devienne un musée après sa mort et un refuge pour les jeunes artistes désargentés. (Posséder une galerie était plus fréquent en Angleterre qu'en France).

Il découvre les œuvres de **Cozens**, des aquarelles représentant des paysages suisses et italiens d'où il se dégage une grande sérénité, un sentiment de solitude et de paix. Cette peinture subjugué **Turner** et ses amis et surtout **Thomas Girtin** qui a le même âge que lui et qui mourra foudroyé par la tuberculose à 27 ans. **Girtin** et **Turner** travaillent ensemble. **Girtin** exécute le dessin, **Turner** les lavis d'aquarelle.

#### Thomas Girtin 1775-1802



La Maison blanche à Chelsea 1800

#### William Turner et Thomas Girtin



Angera - Lago Maggiore vers 1796  
d'après John Robert Cozens

## VIE DE L'ASSOCIATION

En 1794 il voyage dans les Midlands connus trois ans auparavant au Pays de Galles. Il réalise des tableaux commandés par des mécènes désireux d'avoir un souvenir de leurs propriétés ou des ruines ayant appartenu à leurs familles et également de 1791 à 1801 des cathédrales ou abbayes.

**Richard WILSON 1713-1782**



**Château de Kilgaren 1765**

**William TURNER**



**Château de Kilgaren 1799**

### Site du Pays de Galles

**Le château est dans une ambiance nordique. L'eau, le fleuve, le moulin sont les symboles de l'identité nationale.**

**Turner** avait la passion de l'Art et encore beaucoup plus celle de l'argent ! De façon à égaler en dignité les mécènes et admirateurs des plus hauts rangs. La clé du succès économique de **Turner** résidait dans son empressement et sa capacité à produire un éventail étonnamment vaste de biens artistiques de grande qualité. Il y avait beaucoup d'argent à gagner, il le découvrit bientôt en imitant ces maîtres anciens européens dont les œuvres atteignaient des prix très élevés, mais il y avait aussi pour lui qui partait avec si peu d'avantages, hormis son talent, une réputation à se faire ! **Turner** rêvait de continuer et surpasser si possible les œuvres de **Titien**, **Rembrandt**, **Poussin** et **Claude Gellée** dit le « **Lorrain** », peintre paysagiste.

Il s'enthousiasme pour ce dernier et se rapproche de son œuvre dans ses premières toiles en reprenant ses compositions et les atmosphères de celles-ci.

**Rembrandt 1606-1669**



**Turner**



**Glissement des bateaux dans une ambiance nocturne qui fait penser à Rembrandt.**

### **Le repos pendant la fuite en Egypte Clair de lune sur la Tamise 1797**

Toute sa vie, presque tous les étés, **Turner** ne cesse de parcourir l'Angleterre, Le Pays de Galles et l'Ecosse et, à partir de 1802, de sillonner la France, la Suisse, l'Allemagne et l'Italie.

En commençant par l'aquarelle (1790) il se tourna ensuite vers la peinture à l'huile (1796). Son goût pour les effets grandioses des intempéries de la montagne et de la tempête est en parfaite harmonie avec son désir très XVIII<sup>ème</sup> siècle de peindre des paysages « sublimes » qui reflètent les hautes émotions de l'homme. Les Maîtres anciens avaient emprunté des histoires aux auteurs classiques. S'inspirant d'Homère ou de Virgile ou de la Bible pour donner un plus grand poids à leurs paysages, **Turner** fait de même.

## VIE DE L'ASSOCIATION

**Le Lorrain 1604-1682**



**Paysage avec Jacob, Laban et ses filles  
1654**

**Turner**



**Appulia à la recherche d'Appulus 1814  
Le pont représente un passage, un lien ...**

**Nicolas Poussin  
1594 -1665**



**L'Hiver ou le Déluge  
1660-1664  
Pour Turner cette toile est  
inconsistante !...**

**Turner**



**Le Déluge 1805**

**Fantastique !  
Rien de rationnel. Le  
rouge, couleur du sang  
est représenté par une  
étoffe rouge. Ce tableau  
suscite des émotions ! Il  
est classique... sublime, il  
nous bouleverse !**

Nous restons cloués d'admiration devant ce dernier tableau, lorsque soudain, nous réalisons que la voix dans l'oreillette s'éloigne !! Où va notre guide ? Elle n'est plus dans la salle ... Nous la retrouvons dans le couloir.... en conversation avec elle-même ?.... Désolée ! ..... Nous nous regroupons autour d'elle pour continuer la visite !...

En 1802, lors de son voyage en France, il est subjugué par l'artiste de la Renaissance : **Titien** .IL reproduit la physionomie humaine idéalisée. Mais ce tableau déplut à Somerset House. Il en fut de même en 1830 pour le tableau « Pilate se lavant les mains » en opposition à celui de REMBRANDT « Le Christ et la Femme adultère » (1644). Mais reconnu trois années plus tard comme sublime !

Au salon de 1802 au Louvre, il remarque la prépondérance de paysages .Cette année sera l'année des peintres de genre et les paysagistes avec leur chef de file, **Pierre Henri de Valenciennes** (1750-1819) et son traité « Eléments de perspective » (1799-1800) considéré comme le bréviaire du paysage français néoclassique.

Mais pour **William Turner** presque tout est auto biographique. Il aime les voyages mais pas l'aventure !

## VIE DE L'ASSOCIATION

En 1802 il s'embarque pour le continent mais arrivé sur la côte française la mer est si démontée que son navire ne peut accoster. Il est embarqué sur une chaloupe qui manque à plusieurs reprises de chavirer. Il en tirera son premier tableau célèbre : « Le jetée de Calais, pêcheurs français prenant la mer »(1803).



**Tempête de neige.  
Hannibal traversant les Alpes 1812.**



Il visite la Suisse. A son retour, il s'arrête à Paris et en profite pour se rendre à l'atelier de David. Là, un tableau le marque : « Bonaparte au Col du St Bernard ». Cela l'inspire. Il réalisera plus tard une toile sur le thème du passage des Alpes par Hannibal.

**Turner** multiplie les voyages ...l'expérience du globe-trotter alimente la vision du peintre. Il tente de rattraper le soleil dans sa course . Et ses périple sont une éblouissante suite de peintures impromptues.

En 1820 il est confronté à un autre peintre anglais **John Constable** ( 1776-1837) qui a un an de moins que lui et qu'il considère comme son principal rival et son premier concurrent peintre du ciel, du vent, de la pluie et des nuages, **Turner** remarque une nouvelle thématique chez **Constable** : les marines.

**John CONSTABLE 1776-1837**



**La Baie de Weymouth 1816**

Dans les nuages comme sur les vagues, la lumière vibre grâce à un multitude de petites touches blanches, « la neige de Constable » qui annoncent les procédés impressionnistes.

Lorsque **Turner** découvre Venise en 1833, la ville est devenue depuis le début du siècle inextricablement liée au peintre **Canaletto** (1697-1768) mais tout en rendant hommage à son prédécesseur, il ne s'impose pas d'imiter sa manière de peindre .**Canaletto** était surtout pour **Turner** une référence et non un maître avec lequel il cherchait à tout prix à rivaliser.

## VIE DE L'ASSOCIATION

**Canaletto 1697-1768**



**Le Môle. Vue du bassin de San Marco (après 1730)**

**Turner**



**Le Pont des Soupirs, le Palais des Doges et la Douane**

Comme à son habitude, dès que **Turner** comprit les possibilités commerciales des scènes vénitiennes, il se mit à en inclure régulièrement dans ses expositions ! En inventant peu à peu une manière personnelle de peindre Venise, sous une lumière crépusculaire déclinante. Il y a le bleu, le rouge et le jaune. L'ocre et le rose. Les blancs blafards et les gris sublimes. Il nous enchante ! La figuration du sujet est abolie pour la quête de l'inaccessible transcendance de la lumière, de l'eau et de la terre.

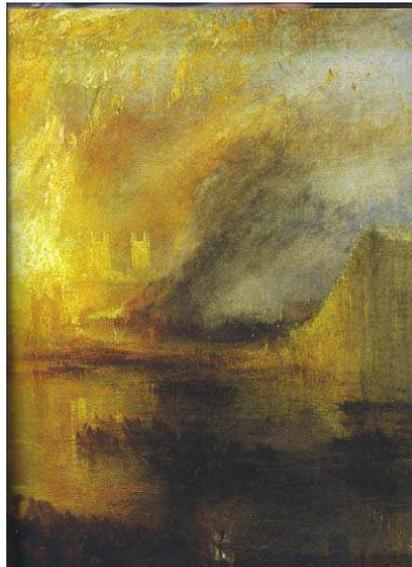
Le 16 octobre 1834, les flammes montent vers le ciel de Londres. Le parlement brûle ! **Turner** loue un bateau et sillonne la Tamise toute la nuit. Il exécute alors une dizaine d'aquarelles dont il tirera deux grandes huiles. **Constable**, lui, se place sur le pont de Westminster face à l'incendie.

**Constable**

**Fire in London seen from Hampstead 1834**



**Turner**



**L'Incendie des Chambres des Lords et des Communes 1834.**

**TURNER** devient le « peintre des incendies » !

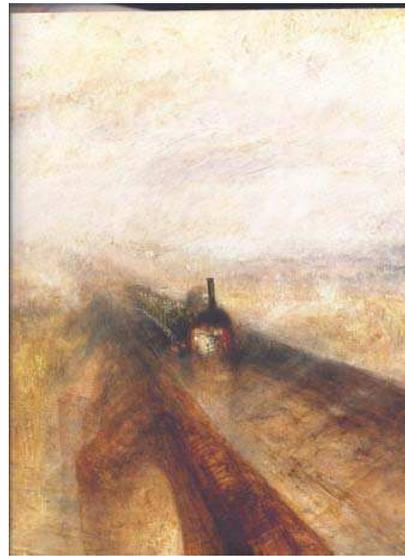
## VIE DE L'ASSOCIATION

En 1838 **Turner**, obsédé par la décadence, peint « Le dernier voyage du Téméraire » où il représente un bateau de guerre français remorqué jusqu'au chantier où il sera démolì. « Il y a dans une telle scène quelque chose qui nous affecte autant que la déchéance d'un homme » (Morning Chronicle). De Venise, **Turner** réalise des peintures irréelles, témoignant de la fin d'une époque, d'une ville en train de disparaître. Mais c'est surtout lorsqu'il peint la naissance du monde moderne – sujet jamais abordé par les peintres avant lui – qu'il se rapproche des impressionnistes. Par exemple, lorsqu'il va créer sur les toiles des couchers de soleil spectaculaires où le ciel semble s'enflammer – résultat de la pollution au charbon de Londres – ou surtout quand il représente en 1844 dans « Pluie, vapeur et vitesse » une des premières locomotives. Cela a-t-il donné à **Monet** l'idée que la Gare St Lazare pouvait constituer le sujet d'un tableau ? à **Pissaro** celle de peindre un train ?

**Turner**  
**Le dernier voyage du Téméraire 1838**



**Turner**  
**Pluie, vapeur et vitesse 1844**



**Turner** meurt en 1851 d'une crise cardiaque. Il a 76 ans. Sa mort va révéler sa vie privée, celle qu'il s'était construite loin du succès et de la société qu'il fréquentait comme membre de la Royal Academy. A la mort de son père en 1829 **Turner** a une liaison avec Hannah Dauby dont il a deux filles. Il ne révéla à personne pas même à ses amis les plus intimes, qu'il avait une famille ! Vers l'âge de 50 ans, il rencontra Sophia Booth, une veuve qu'il installa chez lui sur les bords de la Tamise à Chelsea où il vivra incognito les dernières années de son existence. Le culte du secret est si imprégné en lui que **Turner** se fait appeler « Captain Booth ». Il lègue deux de ses tableaux « Soleil montant de la brume » et « Didon construisant Carthage », à la National Gallery, pour qu'ils soient accrochés à côté des œuvres de **Claude Lorrain**. La comparaison, il le savait, ne joue pas en sa défaveur ! Voilà comment il voulait qu'on se souvienne de lui. Comme l'un des plus grands et peut-être le dernier des « **Vieux Maîtres** ».

La visite est terminée. Nous nous retrouverons lors d'une prochaine exposition pour admirer les magnifiques aquarelles du « Peintre des Lumières ».

La bibliothèque nous accueille pour quelques achats et nous nous dispersons après quelques bisous et souhaits –« A bientôt ».

**Jany Bellat**

## SOLAR IMPULSE



**Le Solar Impulse au dessus du Lac Morat en Suisse, lors de son premier long vol de 26 heures, les 7 & 8 juillet 2010.**

Solar Impulse est un projet d'avion solaire que l'on doit au suisse Bertrand Piccard. Il vise à construire puis à faire voler de nuit comme de jour, sans carburant ni émissions polluantes, un avion monoplace à propulsion électrique alimentée uniquement par l'énergie solaire, jusqu'à effectuer un tour du monde.

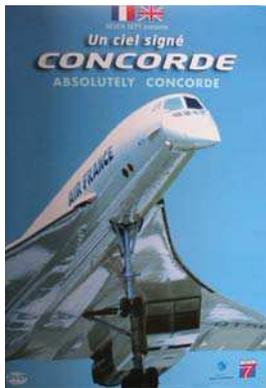
Plus d'information sur ce programme **épatant** dans le numéro d'avril de Mach2.02

PG

## PRODUITS DERIVES A.P.CO.S

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

# PRODUITS DERIVES



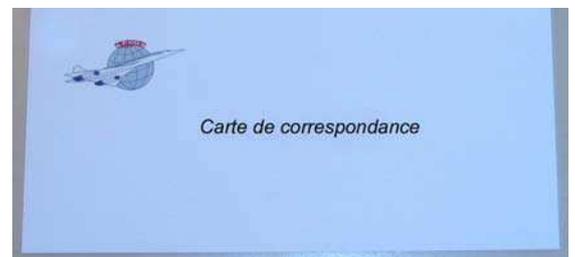
**Globe en verre  
1<sup>er</sup> vol commercial  
New York**



Cravates



POLO



Carte de correspondance



TEE-SHIRT



**Carte  
postale**



Casquette type Base Ball



Casquette Bleu Marine



Ecusson tissu à coudre



Auto-Collant

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



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

Edition du 1<sup>er</sup> septembre 2010

**2010**

**7 au 10 octobre Conférence Expo Le Pecq**

**15 octobre Musée Rodin**

**19 octobre Conseil d'Administration 9h30 (Paray)**

2 novembre Paray 10h00

16 novembre Paray 10h00

**25 novembre 15h30 Grand Palais Exposition « MONET »**

**4 & 5 décembre Conférences et exposition de l'APCOS à l'occasion de la manifestation « Aviation et Loisirs » organisée par ADP. Maison de l'Environnement Athis Mons.**

7 décembre Paray 10h00

**20 décembre 10h45 Musée Jacquemart André, Expo « Du baroque au classicisme »**

21 décembre Paray 10h00

**2011**

4 janvier Paray 10h00

18 janvier Paray 10h00

**22 janvier « Repas anniversaire APCOS » 18h00. Dans les Salons du Sénat.**

1<sup>er</sup> février Paray 10h00.

15 février Paray 10h00.

1<sup>er</sup> mars Paray 10h00.

15 mars Paray 10h00.

**22 mars Conseil d'Administration 9h30**

5 avril Paray 10h00

**7 au 14 avril Croisière en Andalousie**

19 avril Paray 10h00

**26 avril Assemblée Générale 9h30**

3 mai Paray 10h00

17 mai Paray 10h00

7 juin Paray 10h00

21 juin Paray 10h00

5 juillet Paray 10h00

2 août Paray 10h00

## CONTACTS

### Siège Social de l'APCOS :

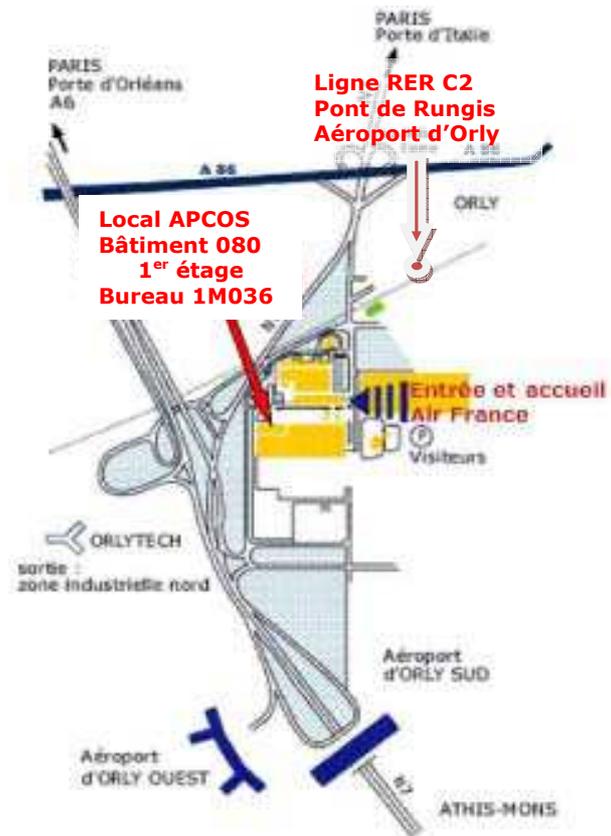
Gilbert BARBAROUX, 25/27, Bd ARAGO 75013 PARIS  
Tél.: 01.45.35.55.47

### 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](mailto: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 en piéton sur le site.
- Les personnes extérieures doivent se présenter à l'accueil Air France pour obtenir un badge visiteur
- Pour la voiture, dans tous les cas, 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 bienvenus 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.



©P.Chenu

Photo Pascal Chenu