

N°41 avril 2011

mach 2.02

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

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



**Grand escalier du Sénat
21^{ème} anniversaire de l'Apcos
22 janvier 2011**

Photo Jean Paul André (membre associé)



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, 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 :**
- **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, 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 :** Aline Weyl, Gilbert Barbaroux, Michel Rolland.

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°41. Avril 2011

- 1 **SOMMAIRE**
- 2 **EDITORIAL DU PRESIDENT**
- 3 **CONCORDE A LA POURSUITE DU SOLEIL NOIR**
par Carole Guérand
- 8 **UN AVION FACE A L'AMERIQUE**
par André Rouayroux
- 11 **LETTRE D'APCOSIEN**
par André Cheymol
- 12 **QUAND J'ETAIS PETIT GARÇON**
par Pascal Chenu
- 15 **LES GOUTTIERES EN BOIS DU 001**
par Bernard Dufour
- 18 **CONCORDE ... UN VRAI CHASSEUR !**
par Alain Bataillou
- 21 **PARIS – POINTE A PITRE EN DIRECT AVEC CONCORDE**
par Michel Ferry
- 23 **LE CHARTER KA DE WE OCTOBRE 1984**
par Jean Signoret
- 27 **LA REVUE DE PRESSE DE RENE**
par René Duguet
- 28 **SOLAR IMPULSE, UN REVE A LA JULES VERNE**
par Pierre Grange
- 31 **CARNET GRIS**
- 35 **VOYAGE EN SICILE « TERRE DES DIEUX » 2^{ème} PARTIE**
par Jany Bellat
- 39 **VISITE DU MUSEE CERNUSCHI**
par Ginette et Jean Rousseau
- 42 **VISITE AU MUSEE RODIN**
par Pierrette Cathala
- 45 **EXPOSITION MONET AU GRAND PALAIS LE 25 NOVEMBRE 2010**
par Jany Bellat
- 49 **RUBENS, POUSSIN ET LES PEINTRES DU XVII^{ème} SIECLE**
par Ginette et Jean Rousseau
- 52 **L'APCOS FETE SON 21^{ème} ANNIVERSAIRE AU SENAT**
par Jany Bellat
- 54 **PRODUITS DERIVES**
- 56 **CALENDRIER**

EDITORIAL



Le Patrimoine, avenir de l'Apcos ?

L'Apcos approche inéluctablement d'un tournant de son histoire, c'est un fait. Que sera-t-elle demain ? Une amicale regroupant ceux qui ont connu professionnellement Concorde ou bien une association accueillant, en son sein, en plus de ses effectifs actuels, les personnes raisonnables et compétentes qui veulent que perdure le souvenir de ce grand programme industriel ainsi que de la grande aventure humaine qu'il a représentée ? Voilà, à mon sens, la question des années à venir !

L'exemplaire Mach 2.02 que vous tenez dans vos mains, bien qu'imparfait, se veut exemplaire de cette orientation : il est composé en 2 parts sensiblement égales : « Vie de l'Association » où sont relatés nos différentes activités amicales et une partie « Témoignages » qui présente quelques anecdotes sur la « vraie » vie de Concorde. Je ne peux d'ailleurs que vous engager à prendre votre stylo et nous faire le récit d'un moment qui vous a touché ou que vous jugez important ou peu connu. Si nous voulons que Concorde, à l'instar de l'Aéropostale, vive après nous, nous devons le raconter, avec nos mots, en nous inspirant des images que nous avons gardé en tête et en faisant partager aux gens d'aujourd'hui les émotions qui nous ont parcourus alors.

En 2011, notre Commission du Patrimoine se dynamise ; c'est ainsi que Gérard Duval, qui en est le responsable, organise une réunion mensuelle systématique (le 2^{ème} mardi de chaque mois à Paray), à laquelle vous êtes toutes et tous les bienvenus. Cette réunion doit mettre de l'énergie dans les différentes actions que nous menons : enregistrements vidéo, recherche documentaire et archivage, conférence exposition, pour n'en citer que quelques unes.

Dans ce travail patrimonial, nous pouvons être aidés par des personnes qui n'ont pas été des professionnels de Concorde mais qui sont prêts à mettre leurs talents au service de notre association. La réforme statutaire de l'an dernier nous permet de le faire. Savoir les choisir et, ensuite, les accepter dans nos rangs est aujourd'hui le défi que nous devons relever si nous voulons que vive l'Apcos. Je suis convaincu que cela est possible mais c'est à vous apcosien(ne)s d'en décider ; cela ne se fera qu'avec votre pleine adhésion. La réponse vous appartient. Exprimez-vous sur ce point par courriers, courriels, votes, et présence aux Assemblées Générales ; à propos, la prochaine c'est le 26 avril !

Je ne peux terminer ce mot sans parler du procès Concorde qui a marqué durement l'année 2010. La joie et l'émotion que nous avons tous ressentie à l'écoute du jugement relaxant notre ami Henri Perrier, ne nous fait pas oublier que dans un an environ, l'appel se déroulera devant la Cour de Versailles et que, à nouveau, ce sera une épreuve pour Henri. Je sais que vous saurez tous alors, comme vous l'avez fait l'année dernière, lui témoigner votre solidarité et votre amitié.

Pierre Grange

Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue :

Jean Paul André, Gilbert Barbaroux, Alain Bataillou, Jany Bellat, Philippe Bianco, Anik Boglino, Philippe Borentin, Pierrette Cathala, Edouard Chemel, Pascal Chenu, Roger Cheymol, Bernard Dufour, René Duguet, Gérard Duval, Michel Ferry, Pierre Grange, Carole Guérand, Marcel Le Guillou, Hubert Michaut, Annick & Claude Moyal, André Palau, Evelyne Planet, Michel Rétif, André Rouayroux, Ginette et Jean Rousseau, François Rude et Icare, Jean Signoret et Musée Air France, Guillaume Tardieu, Aline Weyl.

Remerciements aux membres du comité de relecture.

CONCORDE A LA POURSUITE DU SOLEIL NOIR

Vol AF4500 du 11 août 1999. CDG/CDG
« Le jour de voir est arrivé ! »



par **Carole Guérand**
Chef de Cabine et Instructeur Concorde (1985-2000).

Ce matin du 11 août, je retrouve mon équipage, à 8 heures, à la Cité Air France, pour un briefing très spécial... Féru d'astronomie depuis une mémorable visite nocturne à l'Observatoire du Pic du Midi, il y a quelques décennies, je ne manquerais pour rien au monde ce rendez-vous précis dans le temps et dans l'espace... et pour être sûre d'être à l'heure, j'ai dormi à Roissy !

Pendant plus d'un an, notre CDB M. **Jean Prunin**, grand amateur d'astronomie (plus qu'éclairé) a tout fait pour mettre en place ce vol d'exception avec M. **Alain Superbie**, Directeur de l'Association Française d'Astronomie. Les derniers mois, M. Prunin m'a tenue informée de l'évolution de ce projet hors du commun. Il s'agissait de lancer Concorde à la poursuite de l'ombre de la lune glissant dans le ciel à 3500 km/h et de vivre 6 minutes dans une éclipse totale de soleil à 17 kilomètres d'altitude. L'éclipse va se produire dans une bande de l'hémisphère nord allant de **Gander** (9h30 TU) à **Karachi** (12h35TU).

En étroite collaboration avec le Bureau des Longitudes et avec l'OPL Eric Célérier et l'OMN Guy Clément, M. Prunin a élaboré minutieusement un plan de vol, particulièrement difficile à



étudier et à mener. L'objectif est de quitter CDG en direction de l'Atlantique et de se positionner à Mach 2, au cœur de la « **Bande de Totalité** » qui va de La Hague à la Lorraine et « d'accrocher » une tache d'ombre filant à notre rencontre à environ 1km et demi par seconde. Les calculs de déplacement de l'ombre géante sont réalisés à la seconde et au kilomètre près ; ils vont permettre une vision saisissante de la dernière éclipse totale du XXème siècle ! La prochaine se déroulera en France le 3 septembre 2081...



De gauche à droite, équipés de leurs lunettes spéciale « Eclipse » : Olivier Ghiringhelli, Myriam Barbéro, Valérie Bouges, Géraldine Baille, Carole Guérand et Karim Ben Ohtman

TEMOIGNAGE

Venus des quatre coins de France et d'Europe, cent passagers, tous admirateurs de Concorde et passionnés d'éclipse, ont réservé, depuis des mois, leur siège sur ce vol exceptionnel, intitulé « **Le Jour de Voir est arrivé** » !... Ce matin, à 7h30, après un petit déjeuner dans le salon « Concorde » de l'hôtel Hilton, Alain Superbie leur donne les dernières informations relatives au choix du plan de vol.

La procédure du changement de places est expliquée dans le détail : au moment décidé par le CDB et sur application stricte des directives de M. Superbie, ils devront permuter de sièges ; les échanges sont organisés par travées de quatre, afin que chacun puisse contempler, à tour de rôle, l'éclipse solaire et l'ombre de la lune. Cinq permutations sont prévues :

- Pendant que les 2 passagers, dont la place côtoie le hublot de droite, contempleront la couronne solaire, les 2 passagers placés au hublot de gauche verront l'ombre de la lune courant sur l'océan, et les passagers « côté allée », devront attendre leur tour...
- Au 1^{er} Top Chrono, les « voisins » permuteront de chaque côté.
- Au 2^{ème} Top, les passagers « côté couloir » permuteront à leur tour.
- Au 3^{ème} Top, les nouveaux « voisins » échangeront leur siège... et ainsi de suite, pendant 6 minutes et 32 secondes précises... dans le noir !

Chaque passager possède son propre plan de permutation pastillé de différentes couleurs : H/C pour Hublot/Couloir et C/C pour Couloir/Couloir. Des lunettes spécialement conçues ont été distribuées.

Nous avons également à bord une équipe TV de 5 personnes et plusieurs journalistes de divers journaux et revues scientifiques. Il est prévu pendant le vol une liaison téléphonique, en direct sur une antenne radio.



9h30. Embarquement « dynamique » de nos 100 invités. 10h40. Fermeture des portes ; Push back. 11h06. Décollage. Nous partons, en priorité, quelques minutes avant le vol quotidien AF 002 à destination de JFK, car la réussite de cette observation est liée au respect de l'horaire programmé. Nous filons vers l'ouest, sur le sud de l'Irlande ; la procédure antibruit a été activée.

Le ballet de la lune avec le soleil a déjà commencé ; c'est la phase partielle de l'éclipse ; tous les yeux sont parés de lunettes... Les Mirages 2000 affrétés par TF1 arrivent vers nous, à gauche, en bas... mais pas pour longtemps !



Jean Prunin, Audouin Dollphus et Alain Superbie



Alain Superbie, Vincent Coudé du Foresto, Guy Clément

Installé derrière le CDB, un jeune et brillant astrophysicien de l'Observatoire de Meudon, **Vincent Coudé du Foresto**, familier des éclipses, savoure pleinement le moment... Notre invité d'Honneur est M. **Audouin Dollfus**, astronome retraité de 80 ans ; ses travaux de recherche en astronomie ont contribué notamment à la mise au point du coronographe - instrument conçu pour pouvoir observer la couronne solaire, hors période d'éclipse - et qui a servi à effectuer les premières mesures nécessaires au lancement des sondes. Il me raconte, les yeux pétillants de malice, comment dans les années 50, il a passé 8 heures à 14000 mètres d'altitude, dans une sphère métallique surmontée d'un télescope et tirée par une immense grappe de ballons ... pour observer le soleil !

TEMOIGNAGE

La première partie du vol est consacrée à la répétition du « ballet des permutations » ; les changements devront s'effectuer avec convivialité et discipline. A l'avant, rideau ouvert, Alain Superbie coordonne la manœuvre en donnant les « top Changements » avec le Public Adress.

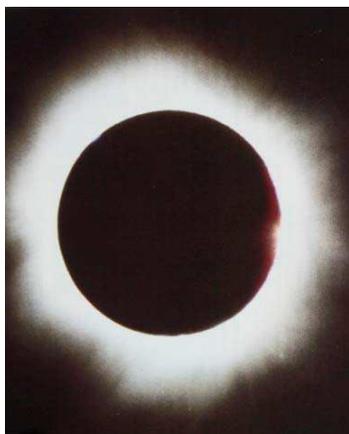


La cabine étant éteinte, nous volerons pendant 6 minutes dans le noir complet ! Pour des raisons de sécurité évidentes, hôtesses et stewards sont répartis en cabine, toutes les cinq rangées, pour éviter tout déplacement collectif qui pourrait déstabiliser Concorde. Je me place, comme prévu, au niveau de l'office avant afin de filtrer les visites inopinées au cockpit et pour veiller au bon déroulement de l'opération.

Nous atteignons bientôt la vitesse supersonique ; tous les yeux sont rivés sur le machmètre... **Mach 2 !** Les applaudissements crépitent ! Le commandant nous annonce voir la zone de totalité approcher... Le soleil décroît : éclairage des appareils de bord dans le cockpit. Concorde s'incline doucement à droite ; Jean Prunin entame le demi-tour au-dessus de l'Atlantique, par un large virage, finement ajusté, qui durera 6 minutes et fera un peu plus de 180 kilomètres de diamètre... La ligne brillante de l'horizon bascule pour se placer en diagonale à 45°, puis s'assombrit de plus en plus vite ; nous approchons du cône d'ombre qui fonce vers Concorde à 800 mètres/seconde.



Alain Superbie, en direct sur Europe 1, annonce : « Entrée dans l'ombre, début de la totalité ». Il est 12h24. Les passagers silencieux observent la décroissance du soleil, puis découvrent l'ultime reste de lumière, « l'éclat de diamant »... La crête des nuages est devenue violacée, une obscurité envahit Concorde ; Le lointain reste encore lumineux tandis que le ciel, au-dessus, est totalement noir. Un sentiment de plénitude règne en cabine...



Soudain des Ohhh !... et des Ahhh !... L'émotion est collective. La couronne solaire apparaît...en haut, à gauche, perdue dans l'immense obscurité ; son éclat est intense, elle brille comme du cristal brut ; ses protubérances magnifiques sont visibles à l'œil nu ; on peut voir ses draperies de flammes roses orangées. Juste sous le soleil, Vénus est là, ponctuelle, scintillante... Il y a aussi Véga, Sirius et surtout Mercure, à droite, rarement visible dans des conditions normales. Ce tableau éphémère est pour moi la source d'une émotion intense. Je mémorise à jamais ces instants magiques...instants d'éternité...

Par le hublot de gauche, c'est l'ombre de la lune qui force le regard. L'horizon se frange de rose et de mauve ; l'océan est recouvert par une mer de nuages d'une couleur ardente, d'un violet pur, très foncé...une teinte extrême, jamais vue dans la nature.

Debout dans le couloir du cockpit, Alain Superbie donne les tops de permutations toutes les minutes et demies :

- H/C ! (pour les passagers Hublot/Couloir)
- C/C ! (pour les passagers Couloir/Couloir)
- ... assisté magistralement par l'équipage.



TEMOIGNAGE



Une activité intense, ponctuée de rires règne à bord. Le soleil étant très haut sur l'avant, il faut contempler le spectacle en biais, le regard vers le zénith, le visage en ventouse sur la vitre... et nos invités ne manquent pas d'imagination ! A genoux, allongés sur le sol, la tête à l'envers ou coincée entre les sièges, toutes les positions sont bonnes pour suivre l'éclipse ! Les Uns passent sur les Unes, puis les Unes sur les Autres et les Autres sur les Uns... et ainsi de suite jusqu'au dernier top !... Au final, une grande partie de nos invités se retrouvent concentrés « sur et sous » les sièges de droite, du côté de la couronne solaire...avec la complicité bienveillante et amusée de Valérie, Olivier, Myriam, Géraldine et Karim, admirables PNC peu habitués à de telles contorsions sur le Bel Oiseau !



Le cockpit à midi locale



Sortie de l'ombre

Seuls nos pilotes restent calmes et concentrés sur le plan et les paramètres du vol, entièrement appliqués à leur tâche ; l'OMN, tout à ses cadrans et manettes, est absorbé par la surveillance d'un dispositif technique sophistiqué... Un seul regret probable, le manque de temps pour se délecter à loisir du spectacle magistral qui se déroule sur la Terre comme au Ciel...



Valérie et Olivier ...
« sortent de l'ombre » !

Annonce au Public Adress : « Sortie de l'ombre » ! Je me dirige vers le cockpit encore sombre ; Nous sommes toujours sur l'océan, à 250 kilomètres au large de la Cornouaille. La tension est retombée dans la cabine de pilotage, faisant place aux sourires et aux « **congratulations** » !



Au cockpit, la tension retombe,
place aux sourires !

TEMOIGNAGE

M. Dollfus nous a rejoints et félicite vivement le commandant Jean Prunin, le copilote Eric Célérier et l'officier mécanicien Guy Clément pour la performance réalisée... la justesse des calculs et le succès total de ce rendez-vous historique !

Dans les temps très exacts, l'ombre a dépassé Concorde. La grande tache obscure couvre maintenant tout l'horizon, puis se détache et file devant nous à 2850 km/h. Elle s'approche du lointain, de plus en plus oblique et sombre, puis disparaît ... Elle est partie droit vers l'Océan Indien où elle quittera la Terre... Déjà le soleil revient. Les **Bravos** et les **Hourras** fusent en cabine ! **Mission accomplie !** Champagne ! Les bouchons sautent et les bulles pétillent ...

Concorde passe en subsonique. Une surprise attend M. Dollfus qui est invité au poste de pilotage pour assister à l'atterrissage... Nos invités ont regagné leur siège initial, exaltés... Valérie, Géraldine et Myriam vérifient les ceintures dans une cabine enthousiaste, tandis que Karim et Oliver « verrouillent les galley ». Notre vitesse diminue ; nous revenons droit sur CDG. La visière de Concorde descend doucement... La piste apparaît... Le train est sorti... « Kiss landing » du CDB Jean Prunin.

« Mesdames, Messieurs, nous venons d'atterrir à Paris ; il est 13 heures et 10 minutes... Les applaudissements et les bravos fusent longuement pendant le roulage. L'escalier est avancé. Le débarquement se fait dans la joie et la bonne humeur, après une brève « incursion » dans le poste de pilotage : « Un grand Merci mon Commandant ! Bravo Messieurs les Pilotes ! Comme il est petit votre cockpit !!!... Encore bravo ! »

Avant de partager un déjeuner festif, nous retrouvons nos invités au pied de Concorde, pour la « photo souvenir ».

Carole Guérand



Post-Scriptum :

- *En plus de cet exploit, notre « Commandant-Astronome » a gagné 2 minutes et 30 secondes sur sa course avec la lune ! Par de subtiles actions, sur le manche et le palonnier, M. Prunin nous a offert 8 minutes et 10 secondes d'éclipse totale, soit environ 4 fois plus que les observateurs au sol...*
- *Monsieur Audouin Dollfus prolonge aujourd'hui son rêve dans les étoiles... Il est parti en octobre 2010, presque centenaire. Depuis sa retraite, il était devenu « Astronome honoraire à l'observatoire de Meudon. »*
- *Grand professionnel de Concorde, toujours disponible et bienveillant, Olivier Ghiringhelli travaillait dans l'excellence... Il nous a quittés le 27 Septembre 2003. »*

UN AVION FACE A L'AMERIQUE



Par André Rouayrou

Tout le monde en convient aujourd'hui. Concorde sans la desserte régulière de New-York aurait été un non sens pour le programme et aurait signé l'avortement d'une exploitation en ligne à laquelle cette escale appartenait par excellence. Par contre, peu ont eu l'opportunité de suivre la défense de Concorde face à l'Amérique. Guillaume Tardieu fut l'un des acteurs de cette bataille pour l'Amérique, préalable incontournable à celle, postérieure, pour desservir New York.

Rappelons-nous : fin 1975, début 1976, les américains connaissent déjà Concorde et non seulement ils le connaissent mais ils l'ont vu évoluer à Boston, à Dallas, à Miami et ailleurs, chaque fois avec le même plaisir admiratif, peut être un peu froissant pour leur fierté aéronautique. Mais ... n'est ce pas de bonne guerre ? Les autorités politiques américaines, fédérales ou étatiques; les leaders d'opinions, industriels, économiques, lobbyistes ou corporatifs, savent qu'il sera impossible d'interdire longtemps l'accès de leur territoire à Concorde, sans motifs fondés et objectifs.

Après avoir interrogé les constructeurs (Aérospatiale et B.A.E) et étudié leurs éléments de réponse, après les avoir fait validé par leurs propres bureaux d'investigations techniques, les politiques souhaitent entendre les parties à travers cette procédure très particulière inscrite dans la juridiction des Etats-Unis : le "Public Hearing". En quoi cela consiste-t-il ? Tout simplement, à laisser librement la parole de manière contradictoire et publique, à toute entité souhaitant faire connaître sa position sur un thème défini et selon une procédure stricte, identique pour tous. Cette audition est dirigée par un président qui, seul, a la possibilité d'interrompre les intervenants et de les questionner sur tel ou tel autre point de leur discours.

La date en est fixée, ce sera le 5 Janvier 1976 à Washington DC, sous la présidence de Bill Coleman, Secrétaire d'Etat au Transport. La personnalité de Concorde avait attiré un illustre et puissant président. Noblesse oblige !

Pour mémoire, nous rappellerons les 3 thèmes, inscrits à l'ordre du jour:

- Les Réserves de route (carburant).
- Le bruit et les procédures anti bruit.
- L'intégration dans le circuit subsonique, lors de l'arrivée.

Imaginons-nous, tout début janvier à Washington, dans les locaux feutrés d'un grand cabinet d'avocats. Autour d'une majestueuse table de bois vernis, dans un univers isolé du froid hivernal autant que des rumeurs de la ville, sont rassemblés les représentants des parties, plus leurs avocats, assistants.... Devant l'importance de l'enjeu, il est aisé d'imaginer que les représentations diplomatiques locales, tant françaises que britanniques, aient délégué quelques conseillers très informés. L'objet de la réunion : finaliser les principes et valider les termes de la déposition qui sera faite pour Concorde, communément au nom des autorités aéronautiques françaises et britanniques, et des Compagnies Air France et British Airways. Au nom de la culture américaine et de ses particularités procédurales, nous supposons que les avocats locaux ont la charge « d'Américaniser » les réponses européennes aux interrogations posées.

Parmi toutes les personnes, spécialement venues à Washington : Guillaume Tardieu, Commandant de Bord Air France, pilote Concorde. Son rôle : assister et apporter son expertise dans le domaine technique et dans les limites de ses compétences, tient-il à préciser. L'homme est un peu étonné d'avoir été désigné pour une mission d'une telle importance. Que vient-il faire ? Dans quel cadre ? Avec quelles prérogatives ? Mystères ou plutôt inconnues. Il vient d'être incorporé dans une équipe à la lourde responsabilité, mais

TEMOIGNAGE

sans véritablement savoir pourquoi. Son poste hiérarchique et sa fonction lui permettent peut-être de le deviner, mais à Paris aucune explication, aucune réunion préparatoire, rien ... Son expression aisée en anglais? Sa bonne connaissance de la culture américaine qui lui vient de sa formation de pilote de B26 aux Etats-Unis durant la dernière guerre ? Les nombreux débats chez Boeing lors des réceptions d'avions à Seattle ? Sa fonction de pilote de Concorde ? Il ne sait pas! D'ailleurs relèvera-t-il : « c'est avec étonnement que je constate être le seul pilote présent». Personne, ni les constructeurs, ni British Airways n'a délégué d'autres navigants techniques. Est-ce un oubli ? Quand même devant l'importance de l'enjeu !

La réunion avance, en fait c'est surtout le chronomètre qui avancera. La réunion elle-même, à laquelle il ne participe pas, va et vient autour de propositions si éloignées du savoir d'un pilote, même fut-il de Concorde. Et c'est ainsi qu'au fil du temps, se construit une nouvelle proposition qui, cette fois, concerna directement Guillaume Tardieu. Entre deux séances, l'avocat défenseur de la compagnie Air France viendra voir Guillaume Tardieu, en aparté, presque en catimini, pour lui annoncer que c'est lui qui témoignera le 5 janvier prochain ! Oui, c'est vous qui irez défendre Concorde en notre nom à tous; mais ne vous en faites pas ! Nous allons vous aider et ferons ce qu'il faut !

Le choc est si brutal, que Guillaume Tardieu confirmera plus tard en être « tombé du cocotier » ! Reprenant ses esprits après une telle chute, il répond à l'avocat en lui disant : « vous ne ferez rien du tout ! Si je dois témoigner je le ferai avec mes idées, mes mots et je n'avancerai que ce que je pense devoir répondre en fonction de mon expérience et de mes connaissances ». Ambiance !

Nous sommes le 3 janvier et l'audition est dans 2 jours. C'est court pour se préparer mentalement et rédiger la déclaration qui va, ou non, permettre à Concorde de venir embrasser l'Amérique. Le poids à porter est immense. Celui d'un ambitieux programme technologique bouclé avec succès, celui de l'aventure commune de milliers d'hommes qui ont donné, parfois sans compter, pour que Concorde vole, etc. etc.... Tout cela Guillaume Tardieu le sait, mais ce n'est pas suffisant, il a maintenant la charge de le faire savoir à l'Amérique. Et là des milliers de questions se posent à lui. Un pilote peut-il affronter le secrétaire d'état aux transports ? Comment organiser ma déclaration ? Je ne suis ni juriste, ni avocat, que dire ? Et tant d'autres interrogations qui ont peuplé ses pensées et ses nuits.

Devant une feuille de papier, il commence par écrire ce que lui, pilote de Concorde, peut répondre aux trois questions inscrites à l'ordre du jour. Puis il essaiera de dire aux américains que Concorde est la plus belle des machines volantes et qu'au nom de faux prétextes, ils ne peuvent pas lui interdire définitivement leur espace aérien. Mais comment dire tout cela en 5 minutes, en 5 courtes minutes, une fois l'émotion et le stress expurgés. Alors il écrira, corrigera, écrira de nouveau ce qui lui semble devoir être dit. Puis il lira ce texte une fois, deux fois ...dix fois, chaque fois en chronométrant son temps de parole, comme un entraîneur au bord de la piste le ferait pour son coureur.

Le 5 Janvier arrive vite. Convoqués à 8h45, ils seront tous là, les avocats, les représentants des Compagnies et ... Guillaume Tardieu. L'ordre de passage désigné fera que son témoignage est prévu un peu après 17h. Alors que faire ? Partir pour revenir plus tard ? Hors de question ! L'unique solution s'imposant, consistera à attendre sagement son tour, dans une salle peu confortable, plutôt mal assis, et à écouter les discours affligeants qui se succèdent au milieu d'un bruit d'ambiance, au fil des heures de plus en plus fort. En de nombreuses occasions, tous se demandent ce qu'ils font là ?

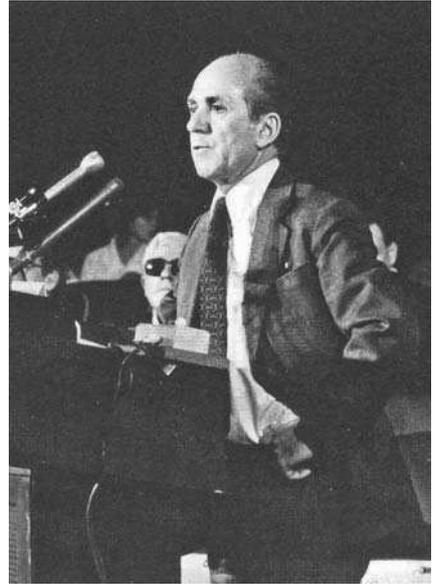
Investi d'une mission formidable, Guillaume Tardieu est inquiet mais confiant. Il sent s'installer en lui une sorte de pugnacité, presque d'agressivité positive. Il sait qu'il va falloir convaincre et maintenant il y est prêt, comme s'il devait monter sur un Ring. Que le Gong retentisse, mais pas celui du cockpit de Concorde dont il a l'habitude.

Vous avez la parole pour 5 minutes, ni plus, ni moins. Guillaume Tardieu aura 5 minutes pour convaincre l'Amérique d'accepter Concorde comme le plus moderne mais aussi le plus fréquentable des avions. Chaque intervenant est protocolairement placé face à un pupitre sur

TEMOIGNAGE

lequel est installé un chemin de lumière, à la fois instrument de décompte du temps et générateur d'un stress superflu.

Il s'installe alors que sa présentation est officiellement diffusée auprès de l'auditoire. A la désignation de sa fonction, pilote de Concorde, Guillaume Tardieu sent un changement d'ambiance dans la salle, comme si cette fonction de pilote Concorde provoque un choc, un déclic. Le brouhaha ambiant diminue, le Secrétaire Coleman, un ancien de l'Army Air Corps, le fixe du regard tout en s'avancant sur son fauteuil, comme s'il pressentait que quelque chose d'important allait lui être signifié.



Seul au devant de la scène, le regard posé dans celui du Secrétaire Coleman, c'est les yeux dans les yeux, sur un ton assuré qui se veut convaincant, qu'il lui expliquera que malgré ses 125 heures en fonction aux commandes de Concorde, les réponses qu'il apporte sont vraies et reflètent le fruit de sa propre expérience. A la quatrième minute, la lampe blanche s'allume, lui indiquant de conclure. Il poursuit, tout en sentant qu'il a gagné non seulement l'intérêt mais la confiance de Coleman en ses propos. Aucune question complémentaire, le micro se coupe et Guillaume Tardieu rejoint sa place, épuisé, mais serein.

La suite est connue. Coleman donnera 10 jours à la F.A.A, la puissante autorité aéronautique américaine, pour confirmer que selon les informations apportées par Guillaume Tardieu, Concorde a bien sa place dans l'espace aérien américain. Au nom des Etats Unis d'Amérique, le 4 Février 1976, il rendra officiellement sa décision, après en avoir semble-t-il, informé directement le Président Gérald Ford, lors d'une conversation téléphonique. Que se sont-ils dit ? Eux seuls le savent !

Se doutent ils de la seconde bataille que Concorde va devoir maintenant livrer avec le PONYA en vue de sa venue à New York ? Mystère !!!

André Rouayroux

Photo Icare

TEMOIGNAGE

LETTRE D'APCOSIEN

Ce n'est pas tous les jours que l'Apco reçoit une lettre aussi touchante que celle de Roger Cheymol, ancien technicien Hispano Suiza. Elle s'adresse, en fait, à chacun de nous et pour cette raison nous vous la transmettons. N'hésitez pas à lui répondre, vous avez son adresse !!

M. Cheymol Roger - Druy le 22/01/11
Nouvelle Adresse.
Maison Retraite La Bechiera
37190 Druy.

Cher Apcosien.

Ci joint chèque pour cotisation 2011
Je crois; peut être la dernière cotisation
Je suis dans ma 91^{ème} années.
Et je ne crois pas aux miracles.
Je salue tous les Apcosiens
en particulier MM. Telet et Perrier
avec lesquels j'ai travaillé.
En particulier Michel Retif qui
m'a appris mon métier à Briey
en 1948-49 sur sa Coo Triton
l'avion de l'admirable Serventy.
J'ai fini ma profession sur
Cordone avion magnifique sur lequel
je suis resté 9 années - à An Touleam
et sans en G.B. Ça pour Hispano
Suiza. Amicalement.

Avec toute ma sympathie
Cheymol

PS Vous excusez mon écriture mais
à mon âge!

QUAND J'ÉTAIS PETIT GARÇON



Par Pascal Chenu
Membre associé

....Je repassais mes leçons...etc. etc....euh oui oui bien sûr... mais pas seulement. En fait je rêvais surtout d'aviation, et pour mon plus grand plaisir, mon père m'amenait régulièrement au Bourget et à Roissy-CDG.

J'aimais le Bourget pour deux raisons ; il y avait l'aviation d'affaires avec ses avions que j'affectionne toujours autant, mais surtout il y avait le musée. Et parmi la riche collection du musée, il y avait une pièce que je ne me lassais jamais de visiter, devinez !

J'aimais Roissy-CDG pour son trafic plus conséquent avec ses gros avions et surtout j'aimais aller voir celui qui allait devenir l'avion indissociable de ce terrain. Il était assez plaisant de pouvoir passer d'un aéroport à l'autre et d'un Concorde (le 001) aux autres aussi facilement et en si peu de temps.

Qu'il était beau et mystérieux l'oiseau blanc vu avec des yeux d'enfant ! Plus beau peut être et sûrement plus magique qu'avec des yeux d'adulte. Tant de « pourquoi » et de « comment » fusaient alors dans ma petite tête. Concorde m'a fait rêver. Au fil des visites et des années, je me sentais de plus en plus « imprégné » de l'oiseau blanc.

Je garde en mémoire le son spécifique émis par les Olympus au sol qui faisait qu'on savait que l'avion arrivait même si on ne le voyait pas encore. Imaginez l'adrénaline du petit garçon qui scrute le moindre mouvement à la recherche de l'avion tant attendu et son apparition au détour d'un satellite de Roissy 1 ou de derrière un fuselage de jumbo. On peut réellement dire qu'il pointait le bout de son nez quand il apparaissait.

Sa ponctualité rythmait quotidiennement l'activité de CDG car tout le monde savait que le décollage qui avait lieu à 11h15 était le sien. Il fallait être ponctuel car il l'était.

J'étais d'ailleurs toujours surpris de la priorité qui lui était accordée au moment du décollage. C'était étrange de le voir passer devant tous les autres appareils par un taxiway parallèle pour atteindre le point d'attente.



Le plus marquant et le plus impressionnant était sans nul doute de l'attendre en bout de piste 27 sur la nationale N1. J'attendais ce rendez-vous dominical toute la semaine avec impatience. Tandis qu'il s'alignait au seuil de la piste, nous l'attendions à l'autre bout de la piste, 4,5 km plus loin. Nous l'entendions dès la mise en puissance avant même de le voir ;

TEMOIGNAGE

et lorsqu'il apparaissait il était déjà à la rotation; à partir de ce moment là, tout allait très vite ! Il fallait être concentré sur lui et ne pas le quitter des yeux pour ne pas en perdre une miette. Quelle apparition soudaine et majestueuse que celle du triangle dessiné par sa fabuleuse voilure delta !



Il passait alors à notre verticale en nous envahissant d'ondes de choc qui ébranlaient tout l'intérieur de notre corps et crachait de grandes flammes orange derrière lui qui le propulsait très vite et très loin; quel spectacle inoubliable ! L'image du triangle surgissant et le bruit associé sont sans doute mes meilleurs souvenirs de ce vécu.



Mon père était méfiant des éventuels effets secondaires de ces secousses internes mais il m'y amenait quand même, merci papa !

TEMOIGNAGE

Au départ peu de personnes avaient connaissance du spectacle qui se déroulait quotidiennement à 11h15 à CDG; tout juste quelques amateurs comme mon père et moi et quelques usagers habituels de la nationale à cette heure là. Au fil des années de plus en plus de monde connaissait les horaires de l'envol de l'oiseau blanc.

Nous allions aussi quelques fois attendre le retour de l'AF001 à 22h45. Plus tard, le plus pratique était de l'attendre au seuil 08 de la piste sud quand elle était en service. Là aussi, l'arrivée de face de l'oiseau blanc tout noir dans la nuit revêtait un côté spectaculaire et mystérieux.

Nous le reconnaissons de bien loin car ses feux anticollisions et de navigation n'étaient pas visibles comme ceux des autres avions. Au fur et à mesure de son approche et de sa descente nous distinguons de mieux en mieux le triangle noir entendons de plus en plus son bruit spécifique. C'est en courte finale, presque à notre niveau, que les phares d'atterrissage étaient allumés. Les impressionnantes vibrations du décollage étaient remplacées par des frissons d'émotion car il était encore plus bas; et comme pour le décollage, il ne fallait pas en perdre une miette. Quel que soit le point de vue choisi, le spectacle offert par Concorde était toujours trop court et trop unique; j'en redemandais !

Au fur et à mesure que je grandissais et que je gagnais de l'indépendance, mes habitudes pour rendre visite à Concorde ont évolué. Petit à petit c'est seul et à deux roues que je me rendais à l'aéroport. Un peu plus tard, ce fut à 4 roues et accompagné. Je devais tellement bien en parler autour de moi, que mes proches me demandaient de les y amener de temps en temps.

J'ai suivi mon petit pèlerinage « concordien » tant que j'ai pu, c'est à dire tant que j'ai vécu à Paris.

Aujourd'hui j'ai la chance de pouvoir poser mon regard sur « Fox Charlie » tous les jours et j'avoue que c'est un petit plus personnel au quotidien. Bien que je me sente toujours très attaché à Concorde et aux souvenirs d'enfant qui y sont directement liés, il n'a jamais été obsessionnel et n'a jamais généré de fanatisme décalé pour moi. En revanche, il est certain que j'aurai toujours une corde sensible qui vibrera au nom de Concorde. Voilà sans doute pourquoi je souhaite comme vous qu'il ne tombe pas dans l'oubli.



Je crois que chacun d'entre nous avons vécu « notre » histoire personnelle avec l'oiseau blanc. Vous qui avez vécu Concorde de près et de l'intérieur, je souhaitais vous raconter succinctement comment je l'ai vécu pour ma part de l'extérieur.

Depuis l'avion ou votre poste de travail, imaginiez-vous que dès 1976, il y avait régulièrement au moins un petit garçon « scotché » de l'autre côté du grillage à CDG qui rêvait devant Concorde ?

Pascal Chenu

LES GOUTTIERES EN BOIS DU 001

Les câblages électriques déjà !



Par Bernard Dufour
Directeur de l'Usine de Toulouse
(1965 - 1976)

Une histoire peu connue qui montre que dans le même temps que Concorde bénéficiait des techniques les plus modernes dans les domaines de la conception et de la construction, bon sens et inventivité avaient aussi leur place. C'est une manière aussi, pour Bernard Dufour, de rendre hommage à Monsieur Amice, chef d'atelier de Sud Aviation qui œuvra à la construction du 001.

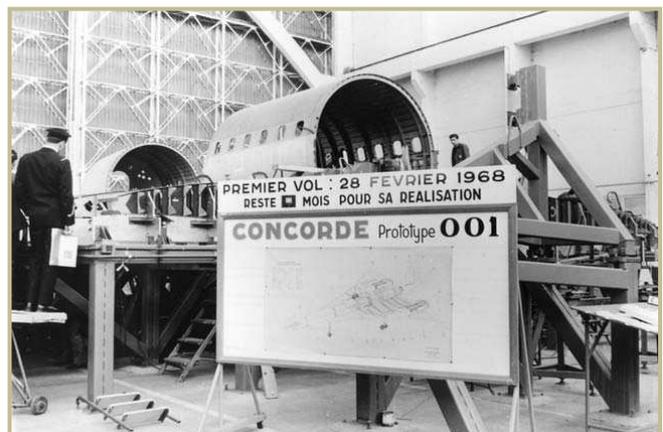
Dans les années où j'étais Directeur de l'Etablissement de Toulouse, l'ambiance était bonne dans les ateliers. Forcément, il y avait toujours des revendications de salaire et on a connu l'épisode 1968. L'usine a alors été occupée durant 3 semaines sauf une journée, où les syndicats me l'ont rendue pour que je puisse faire la paye dans des conditions de sécurité satisfaisante. A l'époque, on payait les salaires à la quinzaine et en liquide et je ne voulais pas sortir 600 millions de Francs en billets dans une usine que je ne contrôlais pas. Lorsqu'après les événements de 68, j'ai repris l'usine en main, il n'y avait eu aucune dégradation.

Les syndicats avaient même compris certaines urgences du programme puisqu'en pleine occupation de l'usine, on a pu prélever les servocommandes qui étaient déjà montées sur le 001 pour les expédier sans délai chez Boulton Paul en Angleterre.

Il y avait autour du projet Concorde, une foi, une fièvre même qui facilitait bien les choses.

Ainsi dès 1967, quand on a vu qu'on prenait du retard pour le premier vol, j'ai déclenché une « mobilisation » dans l'atelier Concorde, samedi et dimanche confondus, jour et nuit s'il le fallait. Les compagnons ont accepté, les syndicats ne se sont pas opposés mais ... à une condition m'ont-ils dit : « Les matchs de rugby du Tournoi des 5 nations, les samedis, on veut les voir ! On veut que vous installiez des postes de télé dans l'atelier proto parce que ... dans tous les cas ... on ira les voir ! Et si on s'en va à Tournefeuille ou à Blagnac il nous faudra une heure pour y aller, on va boire le coup pour assister au match, vous aurez perdu l'après midi et vous la paierez malgré tout ! Alors autant que vous mettiez la télé dans l'atelier ! »

Face à cette exigence et, alors que ce n'était pas dans mon style, je leur ai dit : « Bon je vais vous installer la télé ! ». Cela a permis aux compagnons du proto de visionner les matchs du Tournoi des 5 nations qui sont, à Toulouse où l'amour du rugby est si fort, une espèce de cérémonie quasiment religieuse.



PREMIER VOL : 28 FEVRIER 1968.
Cette date objectif affichée en gros caractères dans le hall du prototype 001 voulait galvaniser les efforts de tous pour stopper le glissement continu du programme.

TEMOIGNAGE

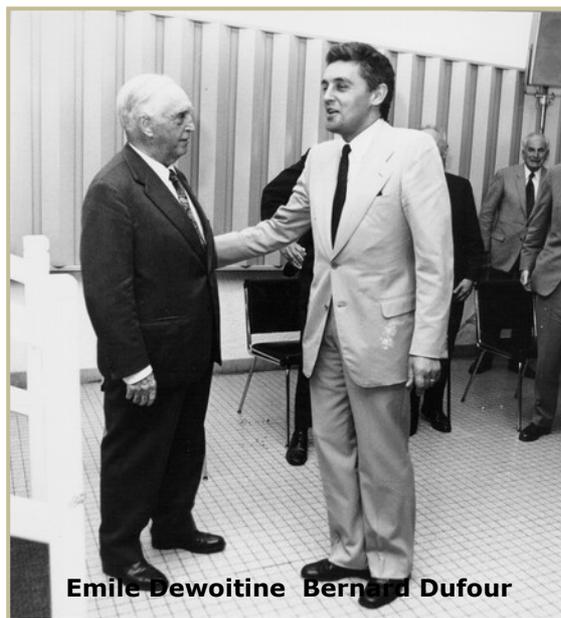
Mais revenons à l'automne 1967.

Il s'est découvert aux environs du mois d'octobre, un dysfonctionnement majeur entre les Bureaux d'Etudes, concernant la définition électrique du prototype 001.

Le découpage des tâches était le suivant : en France, les français définissaient les systèmes électroniques (Pilote Automatique, auto-manette, radio-altimètres etc....) et les anglais définissaient et produisaient les câblages ... en Angleterre. Ils avaient fait une grande maquette à cet usage ... très bien ! Ils m'avaient livré le câblage de l'avion 001 à la mi 67 et les compagnons l'avaient installé dans l'avion.

Si vous regardez l'intérieur des voilures de Concorde et les volumes qui permettent le passage des tuyaux, des câbles électriques, vous verrez que la place est extrêmement comptée ; je n'ai jamais vu une construction où il y ait aussi peu de jeu, aussi peu de place pour travailler.

Et, c'est à ce moment là, à l'automne 67, qu'on s'aperçoit, qu'il y a un gros problème et que les câblages installés dans l'avion 001 ne sont pas « bons de vol ». En aucun cas ! Il y a eu des erreurs sur les diamètres de câbles, sur les isolants ... Bref ! Il faut tout ressortir et tout refaire ; et ça, c'est un travail gigantesque.



Emile Dewoitine Bernard Dufour

Un petit aparté : on a vu que 35 ans après, l'A380 lui aussi n'a pas échappé à un problème de faisceau électrique. Mais revenons à 1967 !

La pieuvre électrique déjà installée dans l'avion est très dense, suit des cheminements très complexes dans la structure de l'avion et de la voilure par des passages encombrés de toutes sortes d'obstacles structuraux. Enfin, la doctrine Sud Aviation a été retenue qui veut qu'un fil électrique aille sans aucune coupure intermédiaire de l'interrupteur ou du disjoncteur jusqu'à l'équipement ou au capteur concerné, ceci pour éviter tout problème de raccordement.

La situation est donc dramatique car démonter de l'avion les faisceaux installés, les identifier, les modifier, les remonter, les tester avant de pouvoir mettre le courant sur l'avion 001 représente une bonne année de délai pour le début des essais des systèmes de l'avion prévus dans 6 mois. Nous avons déjà un gros retard sur notre objectif pour le premier vol et les critiques sont très vives de toute part.



Je descends aussitôt en parler avec mon chef d'atelier favori, Amice (décédé depuis). Il avait été mon patron pendant 6 mois en 1959 à l'usine de Toulouse. En effet la chaîne Caravelle avait connu, à ses débuts, des modifications impératives. Ces difficultés avaient conduit Monsieur Louis Giusta, Directeur Général de Sud Aviation à s'installer à Toulouse et il y avait dépêché nombre de jeunes ingénieurs pour aider à la sortie des premiers avions. Six ans après, je confiais à ce chef d'atelier la responsabilité du prototype Concorde.

TEMOIGNAGE

Je lui dis alors : « Amice, c'est une catastrophe, les Bureaux d'Études nous annoncent que le câblage installé n'est pas valable. Je ne vois pas comment on va pouvoir le changer. C'est un travail d'un an pour sortir tout ça et le remplacer par un câblage neuf. »

Alors, j'entends encore Amice me dire :

« Monsieur » car il m'appelait Monsieur, « Monsieur, il y a peut-être une solution...

- Ah dis-je, laquelle ?

- Ecoutez, c'est un avion prototype, on ne va pas le vendre aux clients !

- Non, de toute façon, il ne fait pas le tonnage ». On savait déjà qu'il ne faisait pas Paris New York donc, il n'était pas vendable.

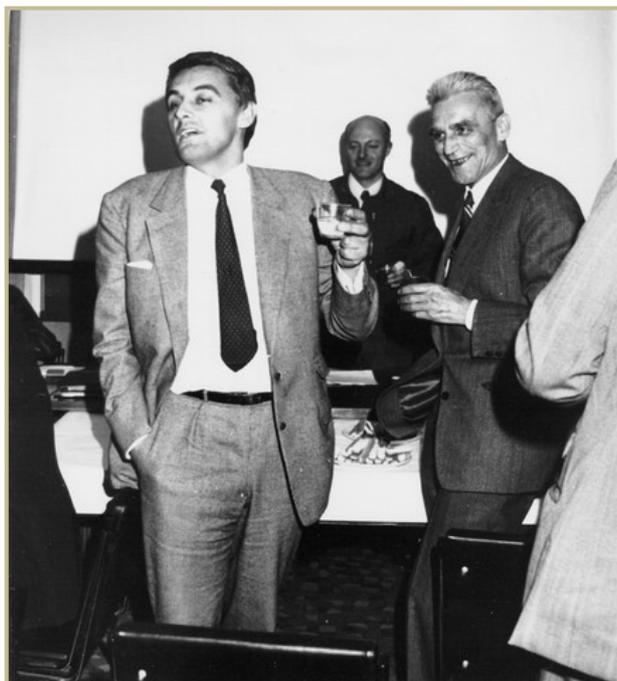
« Bon et bien, dans la cabine qu'est ce qu'il y a ? Sur le plancher il y a l'installation d'essais d'Henri Perrier mais qu'est ce qui empêche de mettre de chaque côté du plancher des gouttières en bois pour y placer les nouveaux câblages. On laisse, là où ils sont, les câblages actuels, qui sont mauvais; simplement on les isole aux deux bouts pour qu'il n'y ait pas de court circuit et tous les nouveaux câbles, on les passe à droite ou à gauche du plancher dans ces gouttières en bois ».

J'avoue que c'est une idée qu'en tant qu'ingénieur, je n'aurai jamais eu parce que l'ingénieur pense toujours à faire les choses dans les règles de l'art. Une dérivation aussi étonnante était impensable, pour moi.

Mais je me dis qu'il a peut-être raison... Du coup, on en parle avec André Turcat, Lucien Servanty et d'autres collaborateurs et on se dit que si on veut gagner du temps et finir ce proto le plus vite possible, la solution Amice est la seule qui puisse nous permettre de nous en sortir. Tout le monde a été un peu estomaqué mais finalement personne n'a trouvé d'objection à cette méthode rustique consistant à passer le câblage d'un avion supersonique dans des gouttières en bois blanc vissée sur le plancher de la cabine.

Et c'est ainsi que le 001 a fait toute sa carrière, est allé à Mach2, a transporté des Chefs d'Etats... avec des câblages électriques installés dans des gouttières en bois en saillie de part et d'autres du plancher cabine.

Bernard Dufour



Bernard Dufour, Jean Pinet, Lucien Servanty

Photos Edouard Chemel

CONCORDE ... UN VRAI CHASSEUR !



Par Alain Bataillou
Ex OPL Concorde
Ex CDB B 747-400

Les particularités techniques du Concorde, ses performances, ont fait que, quelquefois, nous nous sommes retrouvés dans des situations originales. Ce qui nous est arrivé le 5 novembre 1979 en est un exemple.

Sont programmés sur le vol AF 053, ce jour là pour un aller et retour en 2 jours vers Washington (IAD) : le CDB André **Quilichini**, l'OMN notre ami René **Duguet** et moi-même en OPL ; nos collègues PNC : Marie Danielle **Roclore** en CC, nos hôtesse Catherine **Blitz**, **Blanc** et **Gillier** et nos 2 stewards Robert **Nadjar** et Claude **Saramito**. L'horaire du vol départ de CDG à 19h00 TU, arrivée à IAD à 23h05 TU soit 18h05 locale.

L'avion le F-BVFD doit continuer ensuite vers Dallas aux mains de nos collègues de la Braniff après un changement d'immatriculation : il va devenir, le temps de cet aller-retour vers le Texas, le **N 99 FD**, grâce à la pose d'un gros autocollant N 99 (j'en ai gardé un neuf en souvenir !) à l'arrière du fuselage sur les lettres F-BV ! A chaque vol de la Braniff, un télex est envoyé à la FAA et à sa correspondante française la DGAC pour un changement de propriétaire ! Tout est changé dans l'avion au nom de la Braniff, même le papier toilette ! Nous prenons 96 tonnes de carburant, soit le plein complet. N'oublions pas que l'étape type du Concorde est New-York, que nous fréquentons depuis 2 ans exactement, et pour rejoindre Washington nous devons parcourir environ 220 miles nautiques de plus, soit 400km.

Le CDB André **Quilichini** me propose de faire l'aller aux commandes, il fera le retour. Nous partons avec 10 minutes de retard. Le décollage, la montée et la croisière supersonique transatlantique sur le track SM se passent très bien, comme d'habitude. A l'approche des côtes américaines nous décélérons en subsonique et passons au sud de l'aéroport de New-York Kennedy à 39 000 pieds, mach 0.95 par le point Sates, le VOR de Robbinsville (RBV) et profitons d'une très belle vue de la ville de New-York, le temps est superbe, c'est l'été indien.

En contact avec l'approche de Washington Dulles on nous propose la piste 19R (19 droite) c'est presque une arrivée directe. J'ai toujours aimé cet aéroport en pleine nature, entouré de forêts, pas trop fréquenté et où il n'y a pas de tension due au trafic comme à New-York ou pire à Chicago.



André Quilichini et Alain Bataillou

D'habitude nous approchons à 210 kt pour réduire vers 160kt en finale afin de diminuer le bruit pendant cette phase mais ce jour-là, le contrôle nous demande de prendre rapidement notre vitesse d'approche finale car nous suivons un gros porteur, un Boeing 747, qui va se poser aussi sur la piste 19 R, la piste gauche 19L servant aux décollages. Nous constatons que nous le rattrapons régulièrement, il doit avoir une vitesse d'approche de 140kt environ, nous 160, et nous commençons à le voir bien gros devant nous et sentons bien qu'il va y avoir un problème, je me prépare à effectuer une remise de gaz. A 1000 pieds le contrôle nous annonce que nous sommes trop proches de lui et nous propose de faire un break à droite et de nous poser sur la piste 12. D'un regard André comprend mon accord et par un

TEMOIGNAGE

virage à droite à 1000 ft, que nous appelons une baïonnette, je m'aligne sur la piste 12. Avec la maniabilité exceptionnelle du Concorde c'est un plaisir de faire ce genre de manœuvre et nous sommes rapidement en courte finale sur cette piste 12.

Il est environ 18h00 locale, c'est le crépuscule par cette belle journée d'été indien. Les roues du train principal touchent la piste délicatement, les phares sont tous allumés. J'abaisse le nez de l'avion pour poser doucement le train avant et au moment où les 2 roues en question touchent la piste nous voyons avec stupéfaction dans les phares se lever devant nous une dizaine de petites biches qui partent en courant dans tous les sens, effrayées par le bruit et les phares ! Bien sûr nous ne pouvons rien faire, nous sentons et entendons des chocs sourds sous l'avion. Nous arrêtons l'avion sur la piste et sur nos instruments ne constatons rien d'anormal, ce que nous confirme René. Nous reprenons le roulage pour dégager la piste et cherchons comment dire « biche » en anglais (« doe ») pour prévenir la tour de contrôle. Un grand silence radio intervient quand nous décrivons l'incident au contrôleur ! Que s'est-il passé, comment est-ce possible sur un grand aéroport comme Washington Dulles ? Comme déjà indiqué la zone aéroportuaire de la capitale des Etats-Unis est immense, quelques centaines d'hectares, close et renfermant des forêts, des lacs et des champs où vit une faune abondante. Durant cette journée d'automne ensoleillée la piste a chauffé et un troupeau de petites biches, trouvant son revêtement bien chaud alors que la fraîcheur de la nuit tombe, s'est installé dessus. La tour de contrôle nous a donné cette piste dans l'urgence pour atterrir sans avoir le temps de vérifier si elle était bien dégagée et en état, ce qui doit être fait normalement avant de l'ouvrir au trafic.

Nous rejoignons lentement notre parking et voyons bien l'agitation du personnel au sol quand nous approchons de l'aérogare. Dès que notre mécanicien de piste branche son interphone il nous dit : « Quel carnage ! Vous avez voulu repeindre l'avion en rouge ? »

A l'arrêt de l'avion, le cadavre d'une biche, coincé dans le train principal droit, tombe sur le sol, un autre, coincé dans l'entrée d'air du moteur 3, pend sous l'avion ! L'intrados droit et le fût du train droit sont tout rouges. Une inspection complète de l'avion est réalisée, le vol vers Dallas est annulé, nos collègues de la Braniff qui devaient décoller 50 minutes plus tard n'en croient pas leurs yeux ! De plus, 5 ou 6 cadavres de biches sont trouvés sur la piste 12. En fait les dégâts sont minimes : la grille du ventilateur de frein côté droit est enfoncée et le ventilateur correspondant est détruit.



L'avion sera en état pour notre retour le lendemain après un gros lavage mais nos problèmes ne sont pas terminés ce soir là ! Il faut se rappeler que nous sommes le 5 novembre 1979 et en début d'année, le 16 janvier 1979, le Shah d'Iran vient d'être chassé de son pays. Le 22 octobre, il a été accueilli aux Etats-Unis pour des soins médicaux. La veille de notre vol, le 4 novembre, l'ambassade des USA à Téhéran a été envahie et 63 personnes ont été prises en otages. Les Iraniens demandent pour les libérer le retour rapide du Shah dans son pays pour être jugé, et lancent une menace sur les Concorde et leurs équipages ! Pourquoi Concorde ? Mystère. A noter que 52 otages resteront prisonniers pendant 444 jours et ne seront libérés que lors de l'élection de Reagan ! Lors de l'arrivée à l'hôtel on nous demande de ne pas le quitter et nous sommes sous surveillance spéciale.

Le vol AF 054 du lendemain 6 novembre 1979 se passera sans problème, comme d'habitude car la plupart du temps il ne se passait rien de spécial lors des vols en Concorde, à part la magie du vol supersonique !

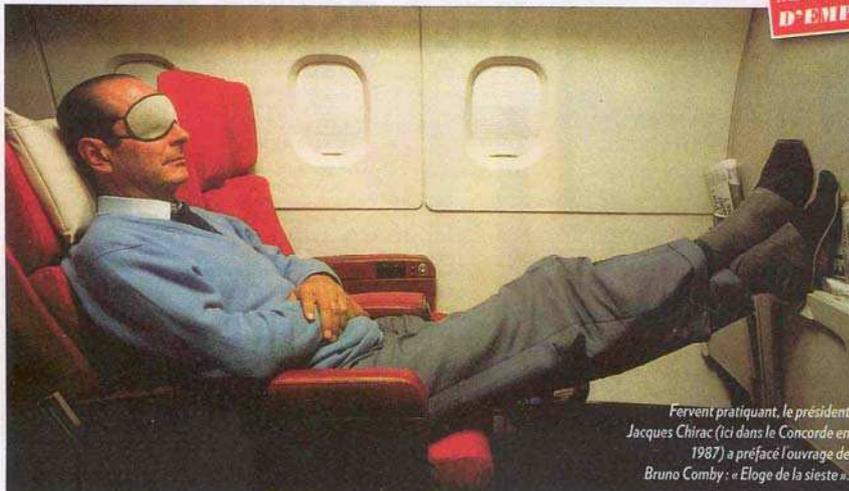
Alain Bataillou (texte et photos)

172 vivre**match**
Bien-être

Osez la sieste au boulot

JUSQU'ICI DÉCRIÉE, ELLE PERMET POURTANT D'ÉVACUER LE STRESS ET D'AMÉLIORER LA PRODUCTIVITÉ. ALORS, TOUS LES PIEDS SUR LA TABLE!

Par Anne-Cécile Beaudoin



Fervent pratiquant, le président Jacques Chirac (ici dans le Concorde en 1987) a préfacé l'ouvrage de Bruno Comby : « Eloge de la sieste ».

Seules vingt minutes suffisent

Installez-vous confortablement dans un endroit tranquille. Débranchez le téléphone et réglez votre réveil. Desserrez vos vêtements. Relaxez-vous, respirez calmement,

détendez vos muscles, ne pensez à rien.

Ne vous forcez

pas à dormir. Essayez plutôt de vous reposer. N'émergez pas brutalement, reprenez conscience de votre environnement en augmentant vos inspirations. Si un collègue ou votre boss vous surprend, n'ayez pas honte. Expliquez-lui les bienfaits du repos compensateur.

MODE D'EMPLOI

PARIS - POINTE A PITRE EN DIRECT AVEC CONCORDE

Divertissement ...



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

Dans cet extrait de son livre « Mowgli » suggéré par ses petits-enfants, Michel Ferry nous conte ce vol présidentiel direct sur Pointe à Pitre effectué à l'automne 1985.

Accordant quelques jours de récupération à mes stagiaires (*) avant d'entamer avec eux la dernière phase des cinq New York d'application précédant leur lâcher, j'en profite pour « m'accaparer » un vol officiel demandé par l'Élysée. Monsieur le Premier Ministre a pour mission de visiter les bases atomiques du Pacifique et réquisitionne (contre virement du contribuable) sa Majesté Concorde pour ce dur pensum polynésien. Avec le service de préparation technique, nous établissons le trajet le plus approprié aux performances et possibilités de l'avion : Pointe à Pitre, Lima, Mururoa où un tir atomique doit avoir lieu, retour par la base de sauvegarde de Hao et les pointillés du vol aller. Ce long périple devra être accompli par deux équipages, le premier allant en Guadeloupe et attendant péniblement sur la plage la fin de la virée dans le Pacifique du second afin de ramener l'Officiel Concorde à Paris.

D'accord avec mon ami Gérard, autre instructeur désigné pour ce genre de vol spécial, je lui emmènerai la « machine » et son chargement dit précieux à Pointe à Pitre et y attendrai son retour. Gérard est un « crevard » d'heures de vol, moi aussi d'habitude, mais après ce long stage, au moins aussi fatigant pour l'instructeur que pour les stagiaires, je suis très tenté par cinq jours de repos sous les palmiers.

Paris-Guadeloupe en vol direct n'a été réalisé qu'une seule fois en 1979, sa longueur exigeant une escale technique aux Açores. Pour la « pub » et le gain de carburant, je suis fortement tenté de négliger cette escale intermédiaire. Nous calculons donc cette possibilité et trouvons la solution en limitant la charge à trente passagers. Je soumets cette restriction à l'Hôtel Matignon qui l'accepte, impressionné par le risque de longueur d'escale indéterminée à Santa Maria des Açores, motif que j'invoque entre n'importe quelle autre bonne raison pour arriver à mes fins...

Nous avons fait le « surplein » de carburant et c'est donc un pari technique alléchant que nous entreprenons en roulant vers la piste de décollage de Roissy quand, au moment de nous aligner, notre super « Locataire » (nous sommes en 1985, devinez Qui...) me fait dire qu'il lui manque deux invités et non des moindres, un journaliste (très connu par certains...) et surtout le colonel portant sur lui la formule informatique du déclenchement de la bombe à Mururoa, autrement dit la « clé du champ de tir »... Il insiste pour aller les rechercher. Ah! Je stoppe l'avion, bloquant le trafic en accord avec la Tour, me déboucle rapidement et vais voir Monsieur F. en cabine. « Monsieur le Premier Ministre, si nous rentrons au parking, nous devons compléter les pleins et repartirons avec au moins une heure de retard. Je vous laisse décider ». Dix secondes de silence et la réponse arrive, catégorique : « Je ne leur ai pas demandé d'aller se perdre au duty free shop, ils se débrouilleront pour nous retrouver demain à Muru, assez de temps perdu, nous partons sans eux ! » Sans lui laisser le temps de revenir sur cette rapide réflexion, je me harnache rapidement sur mon siège, dernière check-list, « paré décollage », top !

TEMOIGNAGE

C'est ainsi que le deuxième direct Paris-Pointe-à-Pitre débuta... et fut réussi sans autre histoire valant le récit. Quatre heures dix de vol dont trois heures trente en supersonique, réserve de fuel sauvegardée pour un dégagement éventuel en Martinique. « A toi de jouer, Gérard, avec ton équipage, bonne balade dans le Pacifique et ramènes-nous un avion en bon état, non atomisé ».

Pour clore cette anecdote, voulez vous connaître le « sauvetage » des deux pauvres abandonnés et surtout de la clé, sésame atomique ? Par ordre de l'Élysée, ils furent enfournés dans le 747 AF003 partant pour Los Angeles une heure plus tard, transbordés à Los sur UTA vers Papeete et, sans avoir le temps d'offrir leurs cadeaux de free shop à quelques vahinés, cadeaux embarqués sur la Caravelle militaire du centre d'Hao venue spécialement les chercher à Tahiti. Et la bombe explosa... A grand bruit et pas seulement dans le Pacifique...

Michel Ferry

(*) A cette (belle) époque, les stages de qualification Concorde sont nombreux, et Michel Ferry est très occupé par le simulateur Aéroformation à Toulouse. D'où le sous titre de cette anecdote : divertissement.



Enveloppe philatélique du vol Concorde AF900F, oblitérée à son arrivée à Papeete le 24 octobre 1985. Document Philippe Borentin.

LE CHARTER KA DE WE OCTOBRE 1984

Les partenaires de Concorde : nos clients et nos vendeurs.



Jean Signoret a suggéré, qu'au-delà de la narration des prouesses technologiques exceptionnelles de Concorde et des qualités admirables des personnels navigants le servant, nous nous penchions aussi sur ceux sans lesquels l'aventure de notre supersonique n'aurait connu le succès mérité que nous savons, à savoir les clients et les vendeurs de Concorde.

Il a bien raison et commence cette série en nous parlant d'un des premiers affrètements Concorde opéré pour le compte du Ka De We, à Berlin, en octobre 1984.

Par Jean Signoret

Administrateur de l'Association Musée Air France

Représentant Air France pour l'Allemagne de 1982 à 1988

Directeur Général d'Euro Berlin de 1988 à 1992

La politique d'affrètement de Concorde. La direction commerciale d'Air France avait été sollicitée en 1983 par la Direction Générale Technique qui recherchait une utilisation plus large du supersonique dont l'exploitation régulière suffisait à peine pour faire voler les équipages techniques formés, maintenir leur qualification, ainsi que celle des services techniques au sol. Consigne fut donc donnée aux représentations d'Air France de chercher des affrètements susceptibles de contribuer à l'amortissement des frais fixes de Concorde, tant en matière de personnel que de matériel.



L'intérêt de l'Allemagne pour la technique. L'intérêt de l'Allemagne pour la technique remonte au XIXème siècle, où la Prusse, humiliée par les victoires napoléoniennes de 1806 et par le protectionnisme anglais marquant au fer rouge du « Made in Germany » des produits alors médiocres fabriqués en Allemagne, décide de créer l'Université de Berlin et s'applique à créer des produits innovateurs surpassant en qualité les fabrications britanniques. (*Le Monde du 7 décembre 2010. « Ne touchez pas au « Made in Germany » par Frédéric Lemaître »*).

Les allemands au sens large sont impressionnés par les avancées technologiques françaises en matière de nucléaire, d'armement, même si ces deux secteurs sont peu porteurs auprès de l'opinion publique, ainsi que dans le domaine de la construction aéronautique, même s'ils raillent l'incapacité à traduire ces réalisations en programmes économiques rentables à long terme, l'exemple du Rafale ne pouvant que les conforter dans cet état d'esprit. Concorde a fait l'admiration du public allemand, très intéressé par ses performances, et il n'est pas surprenant que les commerciaux d'Air France aient trouvé un terrain fertile, aussi bien auprès d'une clientèle individuelle (l'Allemagne fut le plus gros vendeur après la France et les Etats-Unis) qu'au niveau des affrètements (le premier tour du monde y fut vendu, nous en parlerons dans un prochain article).



Le Ka De We. Le Ka De We (Kaufhaus des Westens, ou le grand magasin de l'ouest) créé en 1907 se proclame le grand magasin de légende le plus vaste du continent de l'ouest. Aujourd'hui, il ne manque pas d'émerveiller avec son offre sur 60.000m², 380.000 articles, 40.000 visiteurs par jour, six étages dont les deux derniers entièrement dédiés au raffinement gastronomique, auprès desquels la Grande Epicerie du Bon Marché et Lafayette Gourmet font pâle figure. Avant la chute du Mur, le Ka De We représentait la vitrine économique de la consommation occidentale et faisait la fierté des berlinois. Il n'est donc pas

TEMOIGNAGE

surprenant qu'à l'ouverture du Mur, le Ka De We fut le monument berlinois le plus visité par les allemands de l'est, qui en envahirent les allées, pour en admirer l'offre de produits – sans rien acheter sur leur dotation de 200DM de « Begrüßungsgeld » ou forfait d'accueil offert à chacun par la RFA - bloquant ainsi pendant des semaines tout mouvement au sein du magasin.

Le directeur du Ka De We, Manfred Breuch, décide de frapper un grand coup pour promouvoir une manifestation sous le slogan « Französische Lebenskunst » ou « l'art de vivre à la française », du 1^{er} au 20 octobre 1984, à l'occasion des semaines françaises organisées traditionnellement tous les ans aux mêmes dates par le gouvernement militaire français, en affrétant Concorde. Les retombées sont énormes, tant pour le Ka De We que pour Air France Berlin.



Les invités. Des figures marquantes de la gastronomie française, sous la houlette du pâtissier Gaston Lenôte, assurent la touche de qualité qui sied au Ka De We : Paul Bocuse, naturellement, Gilles Hennessy des cognacs, François Poncet représentant les champagnes Moët et Chandon, le sommelier Jean-Luc Mouteau, récemment élu meilleur sommelier du monde (1983), Jean Rougie, président du marché de Rungis, ainsi que des journalistes, des célébrités du show business,

comme le comédien humoriste Harald Juhnke. Didier Mimault, directeur du réseau Europe, représente Air France.

Le vol jusqu'à Berlin Tegel. L'affrètement Ka De We est le deuxième vol de Concorde à atterrir à Tegel. Déjà, le 17 janvier 1976, quelques jours avant le premier vol commercial sur Rio, un fabricant de meubles berlinois avait affrété Concorde, avec un succès remarquable auprès du public : plus de 60.000 spectateurs, selon la police, avec des embouteillages monstres.

Le 1^{er} octobre 1984, le commandant Gérard Le Galès suivra une route qui deviendra un classique des vols Concorde à destination de Berlin : vol subsonique jusqu'à la mer du Nord, passage en mode supersonique au-dessus de l'île de Heligoland et descente vers le couloir nord (nous sommes encore à l'époque du rideau de fer) de Hambourg menant à Berlin. Le vol dure 1h50.

Ici il convient de rappeler le rôle déterminant de notre représentante locale à Berlin, Evelyne Planet, qui, tant pour l'approche de Tegel que pour les manifestations à Berlin a facilité tous les aspects d'une opération exceptionnelle.

En revenant sur l'approche dans le couloir nord de Hambourg, limitée à 3000m et où les seules rares exceptions autorisées par les soviétiques le furent à l'occasion de manœuvres militaires des forces du bloc de l'est, Concorde est autorisé à voler à 6500m, puis en approche directe sans palier sur Tegel.

En approche finale, Concorde fait une remise de gaz pour un tour d'honneur au-dessus de Siemensstadt et Spandau, qui paralyse la circulation en ville, puis atterrit, applaudi par des milliers de spectateurs massés sur les terrasses de l'aéroport de Tegel.



Jean Signoret, Manfred Breuch et Evelyne Planet Chef de District AF à Berlin

TEMOIGNAGE



L'accueil de Concorde à Tegel. Concorde est salué par la musique du 46^{ème} régiment d'infanterie des forces françaises basé à Berlin, qui joue entre autres le fameux « Berliner Luft ».

Les terrasses sont noires de monde. Le Ka De We a lancé une opération promotionnelle auprès de ses clients : ils peuvent demander un accès gratuit aux terrasses (tarif normal 1,50DM) pendant le transit de Concorde et à

chaque centième visiteur du magasin est offert un bon autorisant la visite de Concorde pendant la durée de son transit à Tegel. Les visites sont organisées par l'escale Air France et les groupes ont 30 minutes pour monter, traverser et quitter Concorde.



L'équipage entoure Manfred Breuch. On reconnaît Gérard Le Galès à gauche et Muriel Boccato à droite

Les invités du vol sont reçus au cours d'une brève manifestation dans la salle d'arrivée, avec les discours traditionnels (dont celui du rédacteur, qui en fera trois dans la journée, en jonglant pour éviter les redites !) avant d'être conduits au Ka De We, pour un déjeuner de gala honorant la gastronomie française.

Le maire de Berlin, Eberhard Diepgen, salue les invités, félicite le Ka De We et vante les attraits de sa ville, qui n'est pas encore la capitale de la future Allemagne réunifiée, auprès des investisseurs français potentiels.

Les retombées médiatiques. La télévision, tous les quotidiens berlinois « couvrent » l'événement :

description de Concorde, particularités du vol, prestige des invités, manifestations au sol, engouement du public berlinois.

Le Ka De We est très satisfait par le rayonnement de son opération. Quant à Air France, sans aucun investissement financier, notre nom est largement présent dans la presse, à l'intérieur du Ka De We et la promotion de Concorde stimulée, à Berlin, comme en RFA.

Jean Signoret



L'équipe d'Air France à Berlin (de g. à dr.) : Anne Callé, Elyane Schmidt, Philippe Herbaut, Véronique Pouzet, Elga Haas, Dieter Rubin, Eric Baujard, Gisela Buchholz, Dagman Schmidt-Huse, Ilse Kuther, Gino Tauschel.

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 et nous a trouvé une page étonnante. D'après la NASA, « on » volera moins vite en 2030 : Mach 0.7 en subsonique et 1.6 à 1.8 en supersonique (si supersonique il y a ...).

TECHNOLOGIE

La Nasa réfléchit à l'avion civil de 2030

L'agence américaine, épaulée par des industriels et des groupes de recherche, tente d'imaginer l'avion commercial du futur.

A lors que les plans de Boeing et Airbus restent toujours flous quant aux successeurs des 737 et A320, la Nasa s'intéresse déjà à l'avion de la génération suivante. L'agence américaine a en effet publié en mai dernier les conclusions d'une étude sur les technologies qu'il serait nécessaire de développer pour un avion commercial dont l'entrée en service serait programmée pour 2030 ou 2035.

Aucune contrainte d'ordre technologique ou commerciale n'a été posée, hormis le fait que cet avion de génération "N+3" (N

Des avions moins rapides et plus "verts"

représentant les avions actuels dans le vocabulaire de la Nasa) devrait avoir une consommation en carburant réduite de 70 %, des émissions diminuées de 75 % et être moins bruyant d'au moins 71 dB par rapport aux avions actuels.

Plusieurs industriels et universités ont répondu "présent" dont Boeing, Lockheed Martin et Northrop Grumman, Cessna, GE Aviation, Rolls-Royce, Pratt & Whitney

et le Massachusetts Institute of Technology (MIT). Boeing s'est ainsi intéressé à un avion subsonique aux dimensions proches du 737. Dans cette étude, baptisée Sugar (pour "Subsonic Ultra Green Aircraft Research"), l'avionneur américain a imaginé un bimoteur de grande envergure (près de 40 m) disposant d'une aile droite en position haute. Il serait propulsé par des moteurs hybrides combinant une propulsion électrique et des turbopropellers (ou des "open rotors").

Différentes approches. Northrop Grumman et Rolls-Royce, réunis autour du projet Select (Silent Efficient Low Emissions Commercial Transport), se sont orientés vers une approche plus conservatrice en misant sur l'empilement de plusieurs briques technologiques plutôt que sur une formule aérodynamique entièrement novatrice. Au programme : moteur triple-corps de nouvelle génération et emploi massif de composites (dont des nanocomposites).



Le concept futuriste Sugar imaginé par Boeing.
 Au menu, une très longue voilure et une propulsion hybride.

GE Aviation et Cessna ont étudié un petit avion de transport de vingt places utilisant au choix des moteurs turboprop ou des "open rotors". Plusieurs concepts ont été mis en avant, dont l'AR-20, un petit biturboprop aile haute avec empennage en T. Caractéristique essentielle de ce petit avion, son fuselage dont la section de forme oblongue permet de profiter d'un écoulement laminaire sur une grande partie de l'avion.

Futuriste. Dernière équipe en lice, le MIT associé à Aurora Flight Sciences, Aerodyne et Pratt & Whitney, qui se sont orientés vers un concept plus futuriste : un aéronef de 180 à 350 sièges baptisé D8 "Double Bubble". Le D8 se caractérise par un fuselage composé de deux tubes mis côte à côte. Trois turbopropellers à très haut taux de dilution seraient placés en arrière du fuselage au milieu d'un empennage bidérive. Extrêmement prospectives, ces études ont permis de tirer plusieurs conclusions. L'avion civil des années 2030 sera dans l'ensemble moins rapide (Mach 0,70) que son équivalent actuel, mais volera plus haut (aux environs de 45.000 pieds). Les moteurs seront plus silencieux et devront nécessiter moins de puissance durant les phases de décollage. Enfin, cet avion de l'avenir devra pouvoir décoller sur des distances plus courtes (1,5 km) pour pouvoir être utilisé sur un plus grand nombre de plates-formes. FRANÇOIS JULIAN

Le supersonique civil toujours incertain



Concept de quadriréacteur à empennage inversé.

En marge des études suscitées, Lockheed Martin et Boeing ont également réfléchi à des concepts d'avion supersonique de plus de 100 places pouvant entrer en service entre 2030 et 2035. Supersonique aussi bien au-dessus de l'océan que des terres, les

concepts présentés par les deux avionneurs se caractérisent par une vitesse de croisière comprise entre Mach 1,6 et 1,8, inférieure donc à celle du Concorde. Les distances franchissables seraient de l'ordre de 5.000 NM, et la perception au sol du bang supersonique – le principal point dur dans le développement d'un avion de ce type – pourrait être réduite à 70 dB.

Les études ont montré qu'il n'y avait pas de barrière technologique insurmontable pour le développement d'une telle machine. Le principal obstacle reste donc les législations actuelles qui interdisent formellement les vols supersoniques au-dessus des terres.

Si Boeing et Lockheed Martin envisagent bel et bien de procéder à des essais en soufflerie de leur concept, la Nasa – pour le moment – n'a pas souhaité donner de suite à ce volet de son étude. ■

SOLAR IMPULSE, UN RÊVE A LA JULES VERNE

« Tout ce qui est impossible reste encore à accomplir » Jules Verne



Les défis du 21^{ème} siècle. A chaque grande première, les aventuriers du siècle dernier ont repoussé les limites de l'impossible. Aujourd'hui, la quête humaine et technologique doit continuer, dans le but d'améliorer la qualité de vie de l'humanité. En écrivant à l'énergie solaire les prochaines pages de l'histoire de l'aviation, jusqu'à un tour de la planète sans carburant ni pollution, l'ambition de Solar Impulse est d'apporter une contribution du monde de l'exploration et de l'innovation à la cause des énergies renouvelables. Démontrer l'importance des nouvelles technologies dans le développement durable, et bien sûr à nouveau placer le rêve et l'émotion au cœur de l'aventure scientifique.

On pourrait se croire dans un roman de Jules Verne : une équipe désirent promouvoir les énergies renouvelables se lance dans un tour du monde en avion solaire pour voler sans carburant ni pollution...

La revanche d'Icare, en quelque sorte.

Une nouvelle utopie ? Un joli scénario de science fiction ? Non, un défi technologique d'avant-garde ! Un projet suffisamment fou pour parler aux émotions et déchaîner les passions : apprivoiser une énergie propre et renouvelable, l'utiliser sans limite pour voler jour et nuit.

Franchir le cap d'une première nuit dans les airs, c'est pouvoir en envisager une autre, puis une autre encore, et s'approcher ainsi d'un mythe plus symbolique encore: le vol perpétuel.

Admiratif de l'esprit visionnaire du célèbre romancier, Solar Impulse désire aussi placer le rêve et la science au cœur de l'aventure humaine.

« Un rêve à la Jules Verne, c'est aujourd'hui une expression pour désigner l'élan explorateur et la force généreuse qui se doit de continuer à animer l'être humain. Temps, patience, ténacité, écrivait mon arrière-grand-père Jules Verne, car tout ce qui a été fait de grand dans le monde, l'a été au nom d'espérances exagérées, concluait-il. Et c'est cela que Bertrand Piccard symbolise le mieux dans ce projet ambitieux mais d'utilité publique universelle. »

Jean Verne

AERONAUTIQUE

Le 7 juillet 2010, peu avant 07h00, le prototype de Solar Impulse a décollé de l'aérodrome militaire de Payerne pour un vol mémorable. Pendant plus de 26 heures sans interruption, André Borschberg a maintenu en l'air cet avion solaire de 64 mètres d'envergure. Et dans la nuit du 7 au 8 juillet, Solar Impulse a volé grâce à la seule énergie solaire, stockée dans ses batteries durant la journée précédente. Il s'agit là du vol le plus long et le plus haut dans l'histoire des vols solaires : dans la classe « Solar Powered Airplane », la FAI (Fédération Aéronautique Internationale) a décerné d'un coup trois nouveaux records du monde à Solar Impulse. Se fondant sur l'organisation technique et la supervision de l'Aéro-club de Suisse, la FAI a ratifié les records de vol suivants, détenus par André Borschberg :

- Altitude absolue : 9 235 m
- Gain d'altitude : 8 744 m
- Durée : 26 heures 10 minutes 19 secondes



Payerne le 22 septembre 2010. Cent ans après qu'un avion relie deux villes suisses, le Solar Impulse de Bertrand Piccard et André Borschberg, propulsé uniquement à l'énergie solaire, a effectué sa première traversée de Suisse. Le prototype, piloté par André Borschberg, a effectué hier une première mission, reliant Payerne à l'Aéroport International de Genève avant de rentrer sur Payerne. Ce matin, l'avion solaire redécollait de Payerne en direction de l'Aéroport International de Zurich où il s'est posé à 14h30. Il est ensuite à nouveau rentré sur sa base de Payerne. Pendant tous les vols, la population a pu suivre l'évolution du Solar Impulse qui volait à basse altitude sur un trajet annoncé d'avance.

Pour Bertrand Piccard, président et initiateur de Solar Impulse, cet évènement est l'occasion de présenter les projets pédagogiques de la Fondation Solar Impulse : « Nous avons comme but, en prenant l'avion solaire comme symbole, de promouvoir l'esprit pionnier auprès des jeunes, et de les sensibiliser aux énergies renouvelables, aux économies d'énergie et aux nouvelles technologies ».

Les prochaines grandes étapes de Solar Impulse seront des vols internationaux l'année prochaine, la traversée de l'Atlantique en 2012, puis le tour du monde en 2013 à bord d'un 2^{ème} prototype dont le design commencera cet automne.

Informations recueillies sur le site <http://www.solarimpulse.com> (à consommer sans modération !)



AERONAUTIQUE



ANDRE VERDIER



C'est avec émotion et tristesse que nous avons appris le décès de notre ami André, survenu le 2 août 2010.

Ingénieur ECAM, il a fait toute sa carrière à la SNECMA, à des postes à responsabilité sur différents types d'avion tel que Concorde, Mirage 2000 et 4000 entre autres. Ces missions l'ont amené à effectuer des séjours à l'étranger et représenter la SNECMA en Australie, en Afrique du sud et en Angleterre pour Concorde.

André, a toujours été un passionné d'aviation; en retraite il a continué dans ce domaine. Il s'est beaucoup investi et a donné beaucoup de son temps à la création du musée SNECMA à Villaroche. Puis il a été guide au Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget tant qu'il a pu s'y rendre.

Membre du Tomato et des Vieilles Racines, les conférences et rencontres mensuelles lui permettaient de retrouver d'anciennes relations et le milieu de l'aéronautique.

André se distinguait par sa personnalité, son humour, sa convivialité mais aussi par son professionnalisme et la passion qu'il avait à vouloir transmettre sa grande connaissance de l'histoire de l'aviation.

Recevoir la médaille de l'aéronautique avait été pour lui une grande joie. Le Concorde avait été la plus belle aventure de sa carrière et l'APCOS lui apportait la possibilité et le plaisir de s'y replonger.

Ses amis présentent à son épouse et à toute sa famille leurs très sincères condoléances.

Claude Herpin

Un camarade nous a quittés

GERARD BRUGEROUX



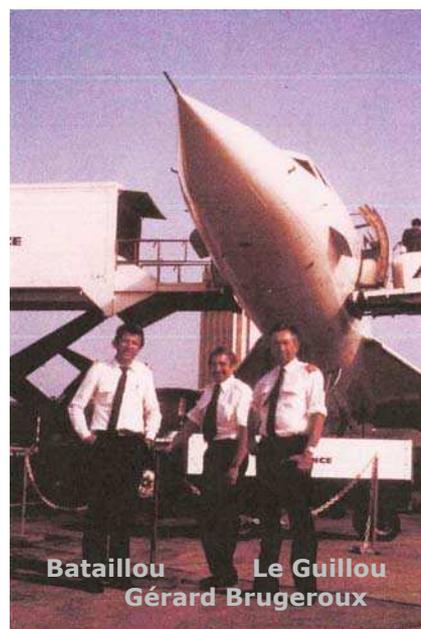
Entré dans l'aviation à 18 ans, par un engagement dans l'Aéronavale, après une période sur porte-avions, en Indochine, Gérard BrugeroUX avait débuté sa carrière civile à Air-France en 1949, comme mécanicien moteurs et après concours comme mécanicien navigant en 1952.

Il avait ensuite suivi la filière classique, DC3, DC4, tout d'abord à Brazza, puis avec la lignée des Constellations 749, 1049, 1649, effectué un nouveau séjour à Madagascar de 59 à 61. De retour en métropole, il avait continué sur Caravelle, Boeing 707 et 727, où j'avais fait sa connaissance.

Et nous nous étions retrouvés en 1976 au secteur Concorde qui, faute d'ouverture sur New-York, nous demandait souvent des vols sur Rio et Mexico, rotations de 3 ou 4 jours, où, hasard du planning, et un peu à notre demande, nous avons formé un « semi équipage » avec Alain Bataillou, tous trois partageant les mêmes goûts pour le sport, la natation et éventuellement le bateau. De cette période date une solide amitié qui ne s'est jamais démentie.

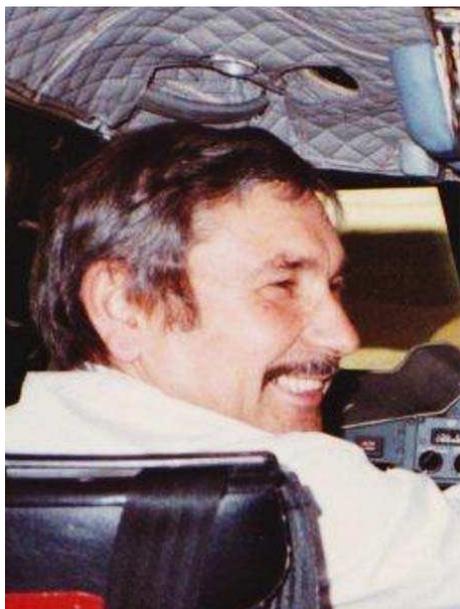
De tous ces vols voici quelques souvenirs.

Lors d'un vol vers Rio, un demi-tour au large de Lisbonne, suite à une fuite d'huile, nécessitant l'arrêt du réacteur. Retour vers Roissy, vidange, atterrissage et changement de machine. Re-départ et panne de rétraction du train avant. Re-vidange et après nouveaux pleins et réparation, troisième départ, mais cette fois, avec un seul passager, tous les autres malgré mes explications « optimistes » ayant déserté vers Lufthansa. Ce qui permit à notre unique passager de les accueillir à leur arrivée tardive au Méridien de Rio, plusieurs heures après lui, de leur vanter le « magnifique service » qui lui avait été réservé et le « confort » du vol au-dessus du front intertropical, qui pour eux avait été quelque peu inconfortable!



Bataillou Le Guillou
Gérard BrugeroUX

CARNET GRIS



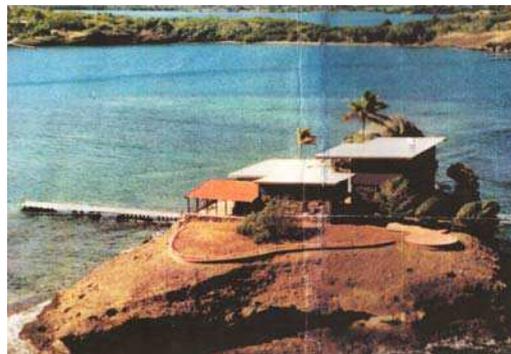
Un autre vol avec le chef pilote de British-Airways, Bryan Walpole, très étonné de voir que notre officier mécanicien, Gérard en l'occurrence, procédait personnellement au changement d'une roue à Dakar, rôle vraisemblablement réservé aux mécaniciens d'escale suivant les critères de British-Airways.

Sur un autre vol auquel je n'assistais pas, mes deux amis avaient été confrontés également à un vol comportant trois départs successifs ayant pour cause des alarmes feux moteur, (en réalité des fuites d'air chaud, mais obligeant à un retour à la base de départ). On ne s'ennuyait pas sur Concorde !

Comme l'indique Alain dans son compte-rendu, des vols passionnants qui illustrent bien l'enthousiasme qui nous animait pour la réussite de l'exploitation de cet avion.

Mais en dehors de l'aviation, notre amitié s'était traduite par de nombreux contacts, lors de vacances en Bretagne, à Chambéry chez Alain, ainsi qu'à Roquefort les Pins, dans la propriété que notre ami et son épouse avaient aménagée dans un cadre magnifique mais resté naturel.

Un séjour particulier, avait réuni nos familles dans une petite île, sur la côte est de la Martinique, île déserte ne comportant qu'une maison, un ancien moulin à vent et un unique palmier. Nous avons passé là des vacances extraordinaires, en baignades, planche à voile, pêche aux oursins et bateau. Le bateau ainsi que la voiture utilisée lorsque nous allions à terre, demandaient une certaine « dose d'adaptation », et les moteurs de ces mécaniques diaboliques n'acceptaient de faire qu'un seul trajet. Avant chaque départ, il fallait démonter les carburateurs, et nettoyer les bougies. Et à la majorité, deux voix contre une, notre camarade Gégé était désigné en qualité de spécialiste.



Ce séjour Antillais nous a laissé un souvenir inoubliable.

En 1986, après une longue carrière, Gérard avait définitivement rangé sa casquette et ses galons. Ce que nous gardons de lui sur le plan professionnel, c'est la confiance totale que nous lui accordions pour le sérieux qu'il apportait à son travail, mais pour moi, c'était en plus son amitié.

Au revoir Gérard, nous ne t'oublierons pas.

Marcel Le Guillou & Alain Bataillou.

CARNET GRIS

JACQUES EMERY



IN MEMORIAM

Jacques,

Ainsi tu as rejoint les cieux, toi, qui as été attiré dès tes plus jeunes années par les machines volantes.

Je me souviens de cette période d'après guerre (1947) alors que nous mettions au point les avions, qui devaient ressusciter les ailes françaises, après cette deuxième guerre mondiale, tu nous as rejoints à Orléans-Bricy. Envoyé par Lucien Servanty, pour participer au dépouillement des bandes des enregistreurs HB, après les vols des avions SO 6000, SO 6020 et leurs dérivés, nous y formions une joyeuse équipe.

Puis, affecté au personnel des Essais en Vol, tu as rejoint Melun-Villaroche, notre nouvelle base d'essais, où là, le Vautour a été l'objet de toutes nos attentions. A cette époque (1952), tu as suivi le stage d'ingénieur navigant à l'E.P.N.E.R. (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et Réception) d'où tu es sorti brillamment qualifié.

En 1959 eu lieu la fusion de la S.N.C.A.S.O. avec la S.N.C.A.S.E. pour former SUD AVIATION. En conséquence nous nous sommes tous retrouvés à Toulouse où tu as été affecté au Service des Relations Extérieures, pour participer au suivi de l'exploitation des Caravelles en Compagnies. Tu as aussi participé à la rédaction de la documentation technique des différents avions produits à Toulouse, Caravelle, Airbus, ATR, et Concorde. Tu as également assuré de nombreuses missions dans le cadre des activités d'Aéroformation. Ta vie professionnelle bien employée a donc été très captivante.

L'âge de la retraite étant arrivé, tu as choisi de résider au Havre pour te rapprocher de tes enfants, qui ont su bien t'entourer face à la maladie.

Nous nous associons à la peine de toute ta famille, spécialement celle de tes enfants.

Jacques, toi qui viens d'entreprendre ce dernier grand voyage, avec notre meilleur souvenir, nous te disons adieu.

Michel Rétif

VOYAGE EN SICILE « TERRE DES DIEUX » 2^{ème} PARTIE

Du 3 au 9 octobre 2009



Après nous avoir narré, dans la précédente édition de Mach 2.02, les 3 premiers jours du voyage de l'ApcoS en Sicile, Jany nous conte aujourd'hui la fin de ce voyage en « Terre des Dieux ».

**Journal de bord,
par Jany Bellat**

Quatrième journée. Petit déjeuner copieux et en route pour **Palerme**. Difficile à atteindre. Une très importante circulation qui nous fait rouler au pas. Mais notre chauffeur est



de Palerme et il connaît sa ville comme sa poche et notre bus est petit, ce qui nous permet de nous faufiler dans les petites rues. Nous sommes déposés devant **le palais des Normands** et **sa chapelle Palatine**. Celle-ci est l'une des plus belles créations de la période normande en Sicile (1132). De plan basilical, à trois nefs séparées par des arcs sur colonnes richement historiées avec un splendide plafond en bois de style arabe, les murs et pavements entièrement recouverts de mosaïques. La tête nous tourne devant tant de beauté.



A l'étage supérieur du palais, actuellement le siège du parlement sicilien, se trouve la **salle d'Hercule** ornée de fresques représentant les douze travaux du héros.

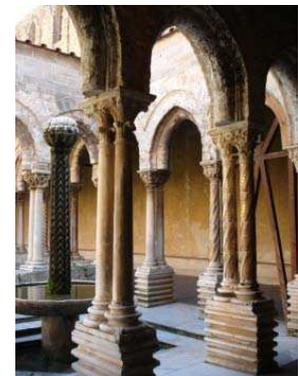
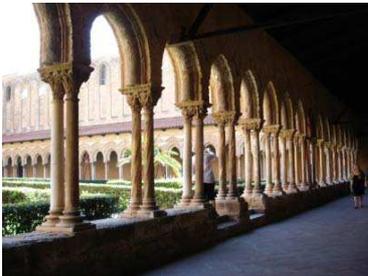
La salle à manger et la salle des Vice-Rois ainsi que la salle de Roger II également éblouissante de mosaïques représentent des scènes de chasse. On pourrait rester des heures à contempler chaque détail de ces fresques et en écrire des pages, mais il nous faut partir pour **Montreale** à 8 km de là. Cette petite ville doit sa célébrité au majestueux **Duomo**, considéré comme le chef d'œuvre de l'art sicilien du Moyen-Âge (1174) et fondé par le roi normand Guillaume II.

Edifiée par différents maîtres-d'œuvre, la cathédrale présente donc un mélange de styles normands et arabes. Avant d'entrer dans la cathédrale, nous nous munissons de pièces de monnaie pour l'illumination des mosaïques. Elles sont d'une beauté éclatante et créent une atmosphère solennelle indescriptible. Elles recouvrent la quasi-totalité des murs (6430 m²) et représentent des histoires de l'Ancien et Nouveau testament.

VIE DE L'ASSOCIATION



En sortant de la cathédrale s'ouvre sur le cotés droit le superbe cloître du Couvent des Bénédictins (XII).l'un des plus beaux exemples d'architecture inspirée de l'art musulman .Le long des quatre côtés du Cloître, des files de petites colonnes géminées incrustée d'or et décorées de mosaïques et de pierres précieuses sont toutes différentes. Dans un angle du Cloître ,la fontaine de type arabisant représente le tronc d'un palmier.Ce Cloître est un joyau incomparable d'architecture et de sculpture d'une beauté harmonieuse.



Il s'y dégage une atmosphère délicate de sérénité et de paix.Nous en profitons pour nous reposer un peu avant de reprendre la route de notre hôtel pour déjeuner et nous rendre ensuite à **Cefalu**. **Cefalu**, célèbre station balnéaire ,le Saint Tropez sicilien dominé par son duomo,une stucture imposante avec ses deux tours



On y accède par un splendide escalier partant d'une très belle place ornée de palmiers.De nombreux cafés et restaurants entourent cette place très animée et pleine de vie.

A l'intérieur du **Duomo** on trouve encore de majestueuses mosaïques sur or, de l'art byzantin.Outre les nombreuses peintures, sont conservées de splendides fonds baptismaux du XIIème et la statue en marbre de la vierge à l'enfant (1533).

Par une petite porte on accède au Cloître qui rappelle celui de **Montreale**.



Après une promenade dans le quartier ouest typiquement médiéval avec son enchevêtrement de ruelles en escaliers, ses voutes et ses passages étroits,nous arrivons au caractéristique **lavoir médiéval** alimenté par des sources en eau douce et utilisé surtout durant l'époque arabo-normande.



VIE DE L'ASSOCIATION

Juste à côté se trouve la **Porta Pescaia**. Une porte qui donne sur le port où accostent les bateaux de pêche très nombreux et attirés par l'abondance des poissons de mer dans cette zone. Il fait beau et nous avons « quartier libre » pour flâner dans les rues et faire quelques achats.

Nous nous retrouvons un peu plus tard à l'hôtel pour dîner. Toujours dans une ambiance très joyeuse et accentuée à la fin du repas par une « grappa » copieusement servie.



Et voici notre dernière journée. Nous allons visiter **le site archéologique de Segeste**. La ville de Segeste a été la principale ville des Elymes, un peuple immigré de l'Anatolie, continuellement en rivalité avec **Selimonte** pour la domination des territoires rendus fertiles par le fleuve Mazaro. Au cours de l'histoire, elle devint l'alliée d'Athènes puis de Carthage pour finir sous la domination romaine. Mais elle est définitivement détruite par les Vandales et les

Sarrazins.



Les témoignages archéologiques de cette ville sont représentés par le Théâtre grec (que malheureusement nous n'avons pu, faute de temps, visiter.) et par le Temple Dorique. Solennel et grandiose, entouré d'un paysage silencieux d'une incomparable beauté naturelle, ce majestueux temple dorique de la moitié du Vème siècle avant JC est l'un des plus significatifs exemple du style dorique.



Nous écoutons attentivement notre guide puis ... photos !

Nous continuons ensuite notre périple vers **Erice et Trapani**. La très ancienne ville élyme d'Erice se dresse au sommet du **Monte San Giuliano** à 750 m d'altitude dans un lieu d'une particulière beauté pour la nature et le paysage. Nous suplombons la mer et découvrons au loin, car il fait beau et le ciel est dégagé, le cap Bon en Tunisie à 170 km de distance seulement !

Défendue par des bastions et une muraille d'enceinte, la ville médiévale est un labyrinthe de ruelles si étroites qu'on ne peut les arpenter à deux de front !



Nous visitons l'église de **San Giovanni Battista** de style gothico normand (XIIIème siècle) qui renferme à l'intérieur des sculptures importantes de Saint Jean l'Apôtre et Saint Jean Baptiste ainsi qu'une splendide madone accompagnée de Sainte Elisabeth du XVème siècle.

Nous nous promenons dans le « **Giordano Del Balio** », un très beau jardin qui entoure le château de Vénus et les tours du Bailli édifiées sous les Normands comme défense avancée.

Surplombant la mer et la plaine nous découvrons le **Castello Di Venere**. Le château actuel remonte à la période normande (12ème) mais l'origine de son site est plus ancienne. C'est à cet endroit que s'élevait le temple consacré à Vénus Erycine, déesse particulièrement vénérée dans l'Antiquité.



VIE DE L'ASSOCIATION

Le mont **Eryx** servait de point de repère aux navigateurs dont Vénus devint rapidement la protectrice. Le mont servait de phare, car la nuit, on allumait un grand feu dans l'enceinte sacrée. Nous continuons notre visite, mais il fait « faim » ! Notre guide nous entraîne dans un petit restaurant où nous apprécions des pâtes savoureuses « al dente ». On nous indique une adresse à ne pas manquer, chez « Maria Grammatico », célèbre pour ses pâtisseries, gateaux aux amandes et au massepain, les buccellati, gateaux fourrés à la figue, aux amandes, aux raisins de Corinthe etc... Nous ressortons les mains chargées de ces délicieux gateaux. Bonjour la ligne !!



Le soleil brille, les rues sont inondées de lumière et nous admirons les belles échoppes des artisans et les extraordinaires panoramas sur la mer et la vallée. Nous descendons la rue principale vers notre car pour nous diriger vers **Trapani**. Cette ville s'avance vers la mer sur un lambeau de terre étroit et falciforme d'où vient l'ancien nom grec de **Drepanon** (la faux) face à l'archipel des îles Egadi.

Au cours de l'histoire, Trapani passe de la domination carthaginoise à la domination romaine, sarrasine et normande, mais elle conserve bien peu de son passé à cause des bombardements survenus durant la seconde guerre mondiale.

Au cours des siècles, Trapani développe le trafic maritime, la pêche et les activités liées aux richesses naturelles des lieux : les salines : notre guide nous dirige vers le monument principal de la ville, le **sanctuaire de l'Annunziata**, construit pendant la première moitié du XIV^{ème} siècle, mais complètement reconstruit au cours de la 2^{ème} moitié du XVIII^{ème}. De la construction originale, elle conserve la façade, un portail gothique du XV^{ème}, une riche rosace et un campanile baroque de 1650. L'intérieur, à une seule nef, présente les traits caractéristiques du style baroque et rococo. Nous admirons la **Madone de Trapani** et les différentes chapelles décorées de fresques.



Nous visitons encore **l'église de San Agostino**, fondée par les templiers du XII^{ème}, la cathédrale dédiée à **San Lorenzo** et le **Musée Pepoli** dans un ancien couvent de carmélites.



Nous reprenons notre bus et notre guide nous raconte la « route du sel ». Longeant la lagune qui baigne Mozia, la route qui relie Trapani à Marsala est bordée de marais salans, d'où son nom de « **Via Del Sale** ». L'exploitation de la zone côtière entre Trapani et Marsala remonte à l'époque phénicienne. Ayant repéré les conditions extrêmement favorables du site, ils y établirent des bassins pour recueillir le sel qu'ils exportaient ensuite dans tout le bassin méditerranéen.

Sous nos yeux s'étalent des plans d'eau, séparés par de minces rubans de terre formant un échiquier irrégulier et multicolore sur lequel se détache parfois un moulin à vent, souvenir d'une époque où ils étaient indispensables pour pomper l'eau et moulinier le sel. Nous en visitons un, mais très vite le soleil se couche. Il est tard. Nous reprenons la route de l'hôtel. Une longue route. Tout le monde dort, fatigués que nous sommes par cette longue journée.

En arrivant, nous nous précipitons pour faire les valises. Retour vers Paris demain ! Dernier repas ensemble, les conversations sont animées, nous regrettons tous de partir si tôt. Nous serions bien restés une journée de plus pour aller flâner dans les rues de Palerme ! « La grappa » encore une fois nous console. Nous sommes heureux d'avoir fait ce merveilleux voyage. Nous quitterons la Sicile en rêvant d'y revenir. **Arrivederci..... !!**

Jany Bellat

VISITE DU MUSEE CERNUSCHI

Avec l'APCOS, le jeudi 9 septembre 2010

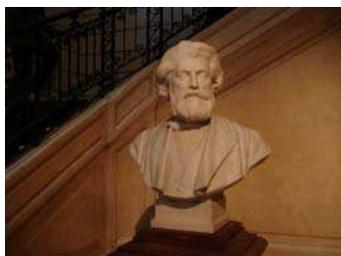


Par Ginette et Jean Rousseau
Membres actifs

A l'initiative d'**Anik Boglino et Aline Weyl**, que nous tenons à féliciter pour la qualité et l'organisation des visites proposées quasi mensuellement, notre groupe de **24 Apcosiens(nes)** a pu découvrir le **musée Cernuschi**. Celui-ci, peut-être le plus discret que possède la ville de Paris du fait de sa localisation et de la « relative modestie » de sa collection, mérite la visite, ne serait-ce que pour découvrir, ainsi que nous l'avons fait, le personnage « d'**Enrico Cernuschi** ». Aventurier, certes, mais également collectionneur occasionnel d'œuvres chinoises, celui-ci mérite notre reconnaissance pour avoir, à l'instar des **Cognac-Jay**, des **Camando** ou **Jacquemart-André**, entre-autres, fait don à la ville de Paris de son hôtel particulier situé en bordure du **Parc Monceau**, Avenue Vélasquez, et de sa collection.



Enrico Cernuschi :



Naissance en 1821 à Milan dans une famille « Lombarde ». Son père Claudio, industriel, originaire de Monza, marié à Guiseppina de la Volta, aura quatre enfants, Enrico étant l'aîné de la fratrie. La famille est relativement aisée.

Etudes chez les « pères » à Monza, puis à Milan où il obtient son « brevet d'aptitude aux fonctions d'avocat ». Mais, malgré de nombreux portraits flatteurs, il est douteux qu'il ait obtenu la permission d'exercer en raison de son esprit indépendant...ainsi il sera toujours vêtu de noir ... peut-être un peu anarchiste ??? Nous

sommes en 1846 et l'Italie n'existe pas encore mais l'idée de « l'unité Italienne » a déjà germé dans de nombreux esprits, dont celui d'Enrico qui semble plutôt « fédéraliste ».

Participation à tous les mouvements politiques, souvent violents (1848), Enrico étant tour à tour « persona grata ou non grata ». L'année 1850 le voit arriver à Paris, « proscrit ». où il devient « banquier » avec pour collègue Félice Orsini qui s'illustra en attendant à la vie de Napoléon III. Orsini fut exécuté non sans avoir fait d'Enrico son « exécuteur testamentaire », l'exécuteur des « hautes œuvres » étant délégué par l'Empire... Enrico, riche, put alors entreprendre son « périple en Asie », de septembre 1871 à janvier 1873 (peut-être pour oublier les horreurs de « la Commune de Paris » à laquelle il participa, bien entendu...). Il n'est pas exclu, non plus, que le mouvement « impressionniste », influencé par « l'Art Japonais », ait pu le décider, car il en était, semble-t-il très proche...

Voyage, en compagnie d'un ami, Théodore Duret, pouvant se décomposer en cinq parties :

- le **Japon**, d'octobre 1871 à février 1872,
- la **Chine**, de février à juin 1872,
- **Java**, de juin à août 1872,
- **Ceylan**, en août – septembre 1872,
- **l'Inde** de septembre à décembre 1872.

Voyage rapide, mais **riche** par les collections expédiées en France...mais surtout complétées par des dons ultérieurs.

VIE DE L'ASSOCIATION

Le **musée**, d'abord Hôtel particulier édifié par l'architecte Bouwens der Boijen, à la commande d'Enrico Cernuschi, sera **inauguré en 1898**, deux ans après la mort de celui-ci ...

Le musée :

Sur deux niveaux et huit « salles », le musée Cernuschi propose à ses visiteurs une promenade dans l'histoire des arts asiatiques et plus particulièrement chinois. La collection est riche de plus de 12000 pièces dont 900 font partie de l'exposition permanente. La plus imposante est le « Bouddha de Meguro », un bronze japonais du XVIII^{ème} siècle.

La **visite débute à 10heures30** et notre guide, parfaitement audible et intéressante, tentera sur un espace temporel de près de 10000ans et au travers d'une dizaine de « dynasties » chinoises de nous montrer l'évolution de la statuaire et des matériaux utilisés.

1^{ère} salle : le Néolithique.



Ce vase de terre cuite peinte et ces objets de verre fumé au noir de fumée, originaires de la Province du Gansu datent de près de 3000 ans avant J.C. Ils révèlent une maîtrise certaine.



2^{ème} salle : La dynastie des **Shang** (province du Henan vers 1550-1050 avant J.C.)



Pour la petite histoire cette pièce était la chambre d'Enrico. Les artisans de cette époque ne connaissaient apparemment pas la technique du moulage du bronze « à la cire perdue » et procédaient comme le font encore les mouleurs de cloche, dans des moules en argile. Aussi voit-on, sur certaines pièces, les « raccords » des moules jusqu'à ce que l'ébarbage vienne améliorer la finition...

Les vases ont toujours une vocation liturgique quelque soit leur destination, recueillir des liquides ou des aliments solides. Souvent, cette vaisselle d'apparat se retrouvera dans les tombes.



3^{ème} salle : La dynastie des **Zhou** (province du Shaanxi vers 1050-250 avant J.C.)

Vers 1050, les Zhou, originaires du Shaanxi, s'établissent à Xi'an. Leurs techniques s'élaborent et les bronzes deviennent plus amples alors que les motifs s'affinent...



4^{ème} salle : les **Royaumes combattants** : jusqu'au 2^{ème} siècle avant J.C.

Ci-contre, un support de tambour en bois retrouvé dans des « tourbières » et de ce fait conservé à l'abri de l'air, et un « bronze » représentant un félin attaquant un cervidé dont la vigueur et l'agressivité sont exacerbées.



5 et 6^{ème} salles (grand escalier) :

consacrées aux pièces « bouddhiques » et plus particulièrement au « **Grand Bouddha** » de **Meguro**, à un « **Bodhisattva** » ... (être promis à l'éveil ...) du 5^{ème} siècle et à des pièces des dynasties **Qin** et **Han**...

VIE DE L'ASSOCIATION



7^{ème} salle : la dynastie des **Tang** (de 618 à 907). Bien sympathique ce « barbare » présentant sa « corne » de vin ou ce « chameau » de terre cuite « glaçurée » ... la technique évolue, le support est toujours l'argile, mais il est fait de plus en plus appel aux oxydes métalliques pour la couleur et aux hautes températures pour la cuisson.



Le vin et les chevaux représentés souvent ne sont pas d'origine chinoise, mais occidentale...les routes du « cheval » et du « vin » se sont ouvertes...en même temps que celles de la soie et des épices...mais en sens inverse...

8^{ème} salle : Celle-ci ne fera que confirmer l'évolution des techniques et les quelques « céladons » exposés, affirment la maîtrise de la cuisson des oxydes, dont ceux du « fer » pouvant donner en fonction des conditions de chauffe des « verts céladon » ou des « roux prononcés... ».



Les **24 visiteurs de l'APCOS** ont apprécié...mais, en conclusion, ce petit musée, ainsi que le définissait, a priori, notre guide, permet une approche sérieuse de l'art chinois et de l'évolution de ses techniques. Certes, s'il nous est possible de situer les lieux où ont été réalisés ces chefs-d'œuvre (centre de la Chine antique avec Xi'an pour capitale)... Xi'an point de départ des caravanes transportant en environ 3 années les produits chinois, dont la soie, jusqu'en Asie Mineure...Mais, même si nous acceptons que la plupart de ces objets aient eu une vocation rituelle ou (et) funéraire (culte des ancêtres...) il nous semble bien délicat d'y trouver une influence religieuse tant le Bouddhisme nous est difficilement accessible (grand véhicule ?.. petit véhicule ?...) sans mésestimer le « Confucianisme » et ses règles de vie. Et pourtant notre guide y a fait une rapide allusion... !

Midi passé,

Le groupe se dirige vers le restaurant « le Percolateur », rue de Turin. A pied d'abord, puis en Bus numéro 30. Et ce fut, pour nombre d'entre nous un plaisir...

Le « Percolateur » nous réservait un menu que beaucoup apprécièrent :

- Gaspacho et sorbet à la « vodka »,
- Pavé de saumon à la sauce aigre-douce,
- Dessert « sucré-salé au sel de Guérande », délicieux...

Encore une journée bien plaisante. Merci à tous et à bientôt !

Ginette et Jean Rousseau

VISITE AU MUSEE RODIN

Vendredi 15 octobre 2010



Par Pierrette Cathala

En cette première journée hivernale, nous avons dû patienter une heure, en raison des grèves, pour découvrir l'exceptionnel hôtel Biron construit au début du 18^e siècle qui doit son nom au Maréchal de Biron (1700-1788) vainqueur de la bataille de Fontenoy en 1745. En 1820 la congrégation du Sacré Cœur de Jésus y fonde une maison d'éducation pour jeunes filles de qualité. Les boiseries, les miroirs et ferronneries, jugés trop frivoles, sont supprimés. En 1875 les religieuses font appel à l'architecte Juste Lisch (1828-1910) pour construire une chapelle de style néo-gothique. En application de la loi de la loi de la séparation de l'Eglise et de l'Etat, l'hôtel est loué en logements à des artistes (Cocteau, Isadora Duncan, Matisse...). Les jardins et potager créés par les religieuses sont désormais propriété des lapins !

Auguste Rodin (1840-1917) est séduit par cet hôtel et en obtint la jouissance jusqu'à sa mort et, avec la donation de son œuvre et de sa collection, l'assurance de la création d'un musée Rodin qui ouvrira ses portes en 1919.

Notre conférencier, Alexandre, (au regard d'E.T.) lui-même sculpteur et en charge des visites pour le public handicapé, nous accueille dans le jardin devant deux sculptures de l'anglais Harry Moore (1898-1986) qui nous laissent perplexes.



Notre visite débute par l'œuvre magistrale de Rodin, « Les Portes de l'Enfer », allusion à la « Divine Comédie » de Dante Alighieri (1265-1321) et des « Fleurs du Mal » de Charles Baudelaire (1821-1867). En 1880, l'Etat commande à Rodin cette porte monumentale pour le futur musée des Arts Décoratifs. Cette réalisation marque un tournant à 40 ans dans sa carrière et sera le creuset de son œuvre à venir. Dès lors Rodin n'est plus un sculpteur anonyme.

Devant une baie vitrée et, visibles de la rue de Varenne, Les « Bourgeois de Calais » sont exposés sur un plan d'eau. Le soir l'éclairage accentue les visages particulièrement dramatiques de ces Bourgeois, qui en 1347 quittent leur ville et descendent vers le camp anglais pour remettre en signe de reddition les clefs de la cité au Roi d'Angleterre. Ils seront graciés grâce à l'amour chrétien de Philippa de Hainault, épouse d'Edouard III, fille de Guillaume de Hainault et Jeanne de Valois.



Dans un superbe massif de troène, nous découvrons la sculpture la plus célèbre sans doute, « Le Penseur », exposé en 1888 (près de 3 tonnes). La concentration et la tension de ce penseur, que sa nudité rend universel imposent cette œuvre comme un symbole d'espoir et de foi en l'homme.

VIE DE L'ASSOCIATION

Nous terminons cette promenade en extérieur par le monument en hommage à Balzac, commandé par la « Société des Gens de Lettres, présidée par Emile Zola. Il se tient debout, imposant, vêtu de sa fameuse robe de laine.

La législation imposait une édition de chaque œuvre, limitée à 12 exemplaires : 4 en chiffres arabes et 8 en chiffres romains. Exception est faite pour le « Penseur » qui est reproduit 41 fois, décision du Maître Auguste Rodin, personnage égoïste, imbu de sa personne, tourmenté, talentueux, célèbre portraitiste mais ne sachant pas tailler le marbre et myope !

Ouf ! Il est temps de visiter l'intérieur de l'hôtel, le froid commençait à nous statufier. Dans les différents salons nous pouvons admirer quelques œuvres de Rodin, peu nombreuses, mais de qualité sur les 168 qu'il a réalisées.



« L'Homme au nez cassé » (1865) plâtre brisé accidentellement par le froid qui sévit cet hiver là. Marbre taillé par Léon Fouquet.



« L'Âge d'Airain » (1877) première statue en bronze (d'où son nom), frémissante de vie. Mais cette œuvre déconcerte les critiques

belges qui l'accusent de l'avoir moulée sur un modèle vivant.



« Le Baiser » (1889) couple enlacé évoquant le bonheur et la passion amoureuse, baiser qui les condamnera à mourir et à errer éternellement en enfer.



« La Cathédrale » (1908). La main fut pour Rodin un thème privilégié et n'ayant pas besoin d'attributs

On retrouve toutes ces œuvres dans les « Portes de l'Enfer ».

Nous ne pouvons pas quitter ce musée sans évoquer Camille Claudel (1864-1943). Femme passionnée par son art et par Rodin ; elle aura été son élève, sa muse et son esclave. Elle terminera ses jours à l'asile de Montdeverges à Montfalet, près d'Avignon, sur décision de son frère, le poète et écrivain Paul Claudel et de sa mère. Elle sera inhumée dans la fosse commune. Un projet est mené actuellement afin de lui permettre de rejoindre les siens dans la sépulture familiale.

« La Valse » (1892) réalisée à l'époque où Rodin la quitte après dix ans de passion. Elle a dû draper la danseuse afin de ne pas choquer les esprits bien pensants de ce siècle. Cette œuvre aux nombreuses variantes représente des valseurs tristes et tendres. Cette magnifique et bouleversante sculpture ne peut laisser le public insensible au talent de Camille Claudel.



« La Vague » en onyx et bronze qui semble protéger ces trois faunesses insouciantes.

« L'Âge Mur » commandé par l'Etat en 1895 et exposé en 1899. Le groupe évoque l'hésitation de Rodin (vieillard affligeant) entre sa maîtresse la « Beuret » sous les traits d'une sorcière et Camille jeune et implorante.

VIE DE L'ASSOCIATION

Toutes les œuvres exposées en plein air bleussent au fil du temps par les pluies chargées de nitrate et autres polluants. C'est ainsi que le « Penseur », après une exposition au Japon il y a 20 ans environ (déjà la pollution) est revenu déguisé en « Schtroumpf » et cela implique des travaux de rénovations.

L'hôtel Biron aurait besoin de certains aménagements intérieurs, mais notre Maire actuel peu enclin à sauvegarder certains bijoux de la Capitale, (ex : pavillon de l'(H)ermitage, rue de Charonne XXe...) préférant les « Nuits Blanches » ou autres « Parades » ou « Shows » « bling-bling », il est difficile pour les associations de lui faire délier les cordons de la bourse.

Rodin restera à l'avant-garde de son art. Il aura révolutionné la sculpture par une liberté de forme inconnue jusque là. A l'âge de 77 ans il épouse enfin la fidèle Rose Beuret après 53 ans de vie à temps alterné (disons 50%..). Il s'éteint le 17 novembre 1917, Rose l'avait précédé le 14 février de la même année.

Il ne reconnaîtra pas son fils Auguste-Eugène Beuret (1866-1934) à qui il confiait des tâches subalternes et qui mourra dans la plus grande misère.



Camille Claudel



Auguste Rodin



Rose Beuret

Peut-être reviendrons-nous au printemps, car Alexandre, notre guide, a créé un jardin botanique à voir par une journée ensoleillée.

Fin de la visite, et nous nous avançons rapidement vers le restaurant le Pasco où un accueil chaleureux nous est réservé.

Merci Anik pour cette merveilleuse journée

Pierrette Cathala



EXPOSITION AU GRAND PALAIS LE 25 NOVEMBRE 2010

CLAUDE MONET

Par Jany Bellat

Nous sommes heureux d'être à nouveau réunis dans ce restaurant dont nous avons déjà apprécié la cuisine variée et savoureuse ainsi que l'accueil chaleureux du personnel.

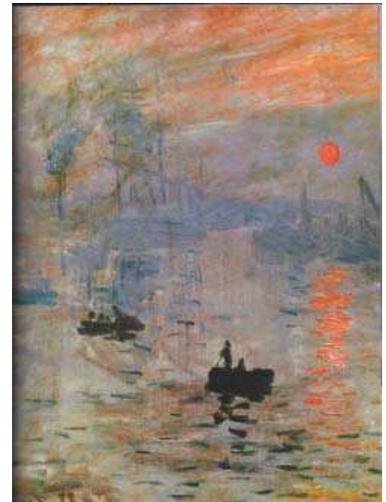
*Après avoir beaucoup bavardé ... et ri, nous nous retrouvons après une petite marche sur les Champs Élysées au Grand Palais, pour une exposition exceptionnelle consacrée à Claude MONET. Le maître de l'Impressionnisme. Des tableaux en provenance du monde entier. Musées et collections privés. Une rétrospective accaparée par les médias.TV.Albums.Hors Séries.etc. Nous ne verrons pas le tableau « Impression soleil levant » resté au musée Marmottan, mais je ne résiste pas à l'envie de faire figurer cette toile, tellement importante. Impression, c'est le terme que retiendra un journaliste **Louis Leroy** du journal « Charivari ». Celui-ci titre ironiquement son article « l'exposition des impressionnistes ». Il donnera involontairement le nom au mouvement en 1874. Sa formule connaîtra la fortune que l'on sait !!*



*Beaucoup de visiteurs dans le hall, où nous avons la surprise de retrouver notre guide conférencier de l'exposition sur Renoir. « Ah que je suis content de vous retrouver. **Concorde** !! Quel avion ! Mon rêve, etc. »*

*Un flot de paroles qui vaut cette remarque de notre amie **Anik** me touchant du coude : « Il faudrait peut être lui dire que nous sommes ici pour l'exposition **Monet** et non pour **Concorde** !! »*

Enfin nous nous dirigeons sous ses ordres ! Dans la 1^{ère} salle et nous commençons la visite.



Claude MONET est né à PARIS le 14 novembre 1840. Son enfance se passera au Havre où ses parents s'installent en 1845, chez sa tante. A 16 ans, à la mort de sa mère, il abandonne des études. Sa tante l'accueille dans son atelier de peinture où il continue à apprendre le dessin. C'est vers cette même période en 1857 qu'il rencontre **Eugène Boudin** âgé d'environ 30 ans. Il sera très impressionné par cette rencontre. Avec lui il travaille systématiquement en plein air. Il confiera en 1922 : « Si je suis devenu peintre c'est à Eugène **Boudin** que je le dois ».

En 1895 il part à **Paris**. Au salon officiel il admire les peintres exposés : **Delacroix, Corot, Théodore Rousseau**.

En 1862 retrouvant **Le Havre et Sainte Adresse, Monet** se lie avec le peintre hollandais **Jongking** qui devient son vrai maître. A l'automne de cette même année, il entre dans l'atelier d'un peintre officiel académique, **Charles Gleyre**.

Des peintres comme **Bazille, Renoir, Sysley** y sont également inscrits. Leur amitié date de cette époque. **Bazille**, originaire de Montpellier est son meilleur ami. Ils vont souvent ensemble travailler en forêt de Fontainebleau reprenant les marques des artistes des l'école de Barbizon. **Monet** rencontre alors celle qui deviendra sa compagne et son modèle **Camille Doncieux**.

VIE DE L'ASSOCIATION



En 1866 **Monet** se met rapidement au travail pour être présent au salon. Il peint une figure grandeur nature : « La femme à la robe verte. »

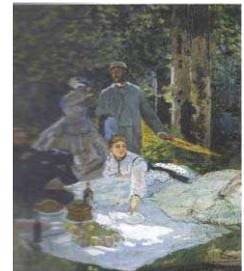


En 1870 **Monet** épouse son modèle dont il a eu un fils, **Jean**, en 1867. **Bazille** est choisi pour parrain de l'enfant.

Pour ce salon, **Monet** se lance dans l'exécution du tableau « Déjeuner sur l'herbe » sur place et dans son atelier. Un énorme tableau plus de 4 mètres de haut. Mais il renonce, suite à différences critiques, à présenter ce chef d'œuvre de jeunesse.



Commence alors pour le peintre la plus sombre période de sa vie, de 1867 à 1880. Non seulement il est en butte à l'incompréhension et aux sarcasmes du public et de la critique, mais sa situation matérielle est des plus précaires. Il ne cesse de demander de l'argent à **Bazille, Manet, Renoir ou Caillebotte**. Il est âgé de 27 ans. Il est désespéré. Seul le soutien de Camille et quelques amis fidèles l'aident à surmonter ces épreuves.



En 1867, **Sainte Adresse** !! Avec la création de « La Terrasse à Sainte Adresse ». Ce tableau accueille les proches de l'artiste dans une atmosphère de la côte qui illustre une mise en scène de la vie estivale en bord de mer. Une toile dans laquelle s'unissent les thèmes de la mer et les jardins et qu'annonce l'impressionnisme. Les premières marines de **Monet** restituent souvent un élément en furie, « La grosse mer à **Etretat** »



C'est dans la campagne **d'Etretat** en hiver qu'il a réalisé ce magnifique paysage neigeux de « La Pie ». Cette toile sera malheureusement refusée au salon de 1869 ! **Monet** y étudie la lumière pour elle-même.

En hiver 1869 **Monet** rentre à **Paris** et retrouve son ami **Renoir**. Tous les deux vont travailler à Bougival dans une guinguette flottante « La Grenouillère ». Cependant leurs tempéraments diffèrent et déjà chez **Renoir** se note une importance très grande accordée au personnage, alors que **Monet** s'intéresse plus à la recherche sur l'eau et sur la fragmentation de la touche.



C'est à **Trouville** où **Monet** travaille sur la plage et représente « l'Hôtel des roches noires » qu'il apprend le 19 juillet 1870 la déclaration de guerre franco-prussienne, et le 18 novembre son grand ami **Frédéric Bazille** meurt sur le champ de bataille à Beaune la Rolande.

Afin d'éviter l'enrôlement, **Monet** décide de fuir en bateau pour l'Angleterre où il est rejoint par **Camille et Jean**. Il y fait la connaissance du marchand de tableaux **Paul Durand-Ruel**. Rencontre providentielle. Après la guerre, **Durand-Ruel** sera le plus sûr soutien de ceux qui vont devenir les **Impressionnistes** !

Avec **Pissarro et Sysley**, également en Angleterre, **Monet** visite les musées londoniens. Ils connaîtront une révélation, celle de l'œuvre du peintre **Turner**, dont la touche très libre et les recherches sur la lumière annoncent l'impressionnisme. Cette révélation débouchera sur la

VIE DE L'ASSOCIATION



création par **Monet** du fameux tableau « Impression Soleil Levant ». Il sera exposé à la première exposition impressionniste en 1874. A son retour, c'est à **Argenteuil** que **Monet** plante son chevalet. Il va faire de ce coin de Seine le foyer de l'impressionnisme. **Renoir, Manet et Caillebotte** l'y rejoignent. **Argenteuil** est réputé pour ses régates. Monet peint plusieurs vues de régates.



Le pont d'Argenteuil l'attire, il le représente sept fois et quatre fois le pont de chemin de fer qui enjambe la Seine.

Suite à l'échec de la dernière exposition en 1874, **Monet** connaît de graves difficultés financières est tiré de l'embarras par **Ernest Hoschédé**, un riche collectionneur dont il fait la connaissance en 1876. (Il épousera Madame **Hoschédé** par la suite après la mort de sa femme **Camille**). **Ernest Hoschédé** l'invite à décorer le château de Rottembourg à **Montgeron**.



Il exécute quatre panneaux décoratifs dont les fameux « **Dindons** ». (*Notre guide n'aime pas les dindons !!*). Il nous attire bien vite vers d'autres toiles !

En 1876 seconde exposition Impressionniste.

Là encore la critique se déchaîne. Il est obligé de quitter **Argenteuil** et retourne à **Paris**. Là il commence une de ses premières séries, en prenant un thème unique La Gare Saint Lazare, étudiée selon les différentes heures du jour. Mais **Monet** n'est pas un homme de la ville. Il se retire très vite à la campagne. Avant de quitter **Paris**, il réalise « La rue Montorgueil ».

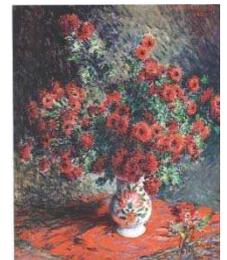


C'est à **Vétheuil** qu'il s'établit en 1878. Il y peint « La Seine à Vétheuil. »

Malheureusement les dettes s'accroissent. Son bienfaiteur, le financier **Hoschédé** est ruiné.



Mais surtout sa femme **Camille** meurt en septembre 1879, dix huit mois après la naissance de leur second fils **Michel**. Il la peint sur son lit de mort dans un tableau rapide. La toile est traitée comme un effet de neige.



C'est également à cette époque qu'il peint de très belles natures mortes.

En 1883 **Monet** déménage une nouvelle fois. Il loue une petite propriété à **Giverny** qui aura une grande importance par la suite dans sa vie. Il achètera cette maison sept ans plus tard. Il y vivra jusqu'à sa mort pendant près de 43 ans. Il épousera en juillet 1892 sa nouvelle compagne **Alice Hoschédé**, la veuve de son ancien collectionneur.



Mais le Midi l'attire !!! Il voyage sur la côte d'Azur et en Italie. « Pour peindre le paysage de Ligurie, il faudrait une palette de diamants et de pierreries !! »

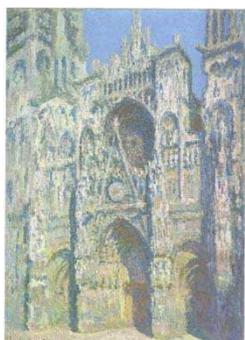
VIE DE L'ASSOCIATION



Au printemps 1886 il passe quelques jours en Hollande, il en rapporte cinq toiles qu'il termine en atelier à **Giverny**. Une vraie fête des yeux.

Quelques uns d'entre nous sont restés à l'arrière pour admirer encore les paysages de la mer ! Ils sont rappelés à l'ordre par notre guide adjudant ! Et nous continuons la visite, l'oreille attentive et l'œil curieux aux aguets.

Giverny ! Monet ne cesse de penser à ceux qu'il a laissés derrière lui. Ses fils **Jean, Michel**, sa compagne **Alice**, ses cinq filles et un garçon nés de son premier mariage. (**Jeanne et Blanche**, lui servent de modèle)



En 1890 **Monet** commence à peindre ses fameuses séries. Il s'agit de l'une des étapes les plus importantes de la carrière de l'artiste. A la recherche de l'instant de la lumière, il reprend le même angle de vue plusieurs fois La Cathédrale de **Rouen** est représentée 25 fois !! Ces tableaux doivent être vus ensemble.

Les « Meules de Foin » sont également une série. On y voit les différentes saisons et de moment. Il faut tout de même savoir qu'il arrive à **Monet** de retoucher ses tableaux en atelier !

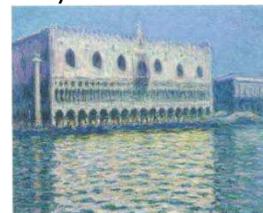


Monet connaît enfin l'aisance matérielle. A l'âge de 55 ans il éprouve le désir de retrouver les lieux d'antan. En Normandie, sur la Seine, à Vétheuil en 1900. Il applique une technique récemment mise au point à des motifs liés à son passé. Le sujet est interprété librement avec une palette encore plus lumineuse, un art décoratif qui frôle l'abstraction.



Autres pèlerinages, trois séjours à Londres. Il essaye de restituer l'effet particulier du « Fog » sur la ville.

En 1908, il a alors 68 ans. Il entreprend en compagnie **d'Alice** son dernier grand voyage. **Venise** ; La ville des peintres par excellence. Les toiles vénitienes seront terminées à **Giverny** au cours des années suivantes.



A partir de 1890 **Monet** a aménagé le jardin à **Giverny**. Il le fait créer de toutes pièces jusqu'à l'étang et le pont japonais. Il fait planter les fameux nénuphars.

« Les Nymphéas » sublimes. Monochromes, bleus, mauves, blancs qui annoncent l'abstraction ; Quarante huit toiles de cette série exposées le 6 mai 1909 chez **Durand-Ruel** remportent un énorme succès. Désormais **Monet** est une star !



Tous se pressent à **Giverny** ; Le 19 mai 1911 sa femme **Alice** meurt. Les Nymphéas représentent la quintessence de la recherche de l'artiste sur la lumière. Sa peinture devient de plus en plus libre et moderne et est revendiquée par un grand nombre de peintres entre autre **Kandinsky**. Les tableaux des années 1920 ont été peints alors que **Monet** avait de très gros problèmes de vue qui faussaient son appréciation des couleurs et de la lumière. Il sera opéré de la cataracte sur le conseil de son ami **Clémenceau** et retrouvera une bonne vision. **Monet** disparaît le 5 décembre 1926 à l'âge de 86 ans, après une carrière exceptionnelle. **Monet** a toute sa vie cherché à aller plus loin dans la recherche de la lumière en allant toujours de l'avant.

Notre guide réalise subitement qu'il a pris beaucoup de retard. Il nous quitte après des salutations rapides. Nous voici seuls avec le désir de revenir en arrière ... mais il est déjà tard. Vite un petit tour à la bibliothèque. Des promesses, des bisous...et nous nous retrouvons dehors dans la grisaille du mois de novembre, la tête encore pleine de lumières et de couleurs.

Jany Bellat

RUBENS, POUSSIN ET LES PEINTRES DU XVII^{ème} SIECLE

Au Musée Jacquemart-André

Avec l'Apcos, le lundi 20 décembre 2010.

Par Ginette et Jean Rousseau



« *Il neigeait, l'âpre hiver fondait en avalanche* »... sur Paris, en ce lundi matin 20 décembre 2010. La circulation automobile, celle des TER (**Toujours En Retard**), et même celle de certaines lignes de métro (?) étaient perturbées. Quant aux motos... ! Malgré cela, quinze Apcosiens(nes) ont osé braver ces intempéries, somme toute, naturelles en cette veille d'hiver, pour suivre le commentaire, particulièrement clair et souriant de notre guide-conférencière. Ainsi, le **musée Jacquemart-André** se permet-il, en plus de son cadre, que nous retrouvons

toujours avec plaisir, de mettre à la disposition des visiteurs, une liaison phonique efficace et des conférenciers érudits et pédagogues n'hésitant pas à faire des rappels historiques, particulièrement utiles pour ce qui concerne la fin du XVI^{ème} siècle et le début du XVII^{ème}.

En effet :

- Cette période est essentiellement celle de la fin des guerres de religion et de la mise en place de la contre-réforme, en particulier aux Pays-Bas Espagnols (actuelle Belgique) où naquit **Rubens** en 1577,
- La France n'a pas encore ses frontières actuelles et son rayonnement artistique ne dépasse guère les limites de Paris. Pourtant, **Peter Paulus Rubens**, connu en Europe comme maître de la peinture « **baroque** » qu'il développera lors de l'embellissement des églises reconstruites dans la cadre de la contre-réforme aux Pays-Bas Espagnols, viendra s'y installer à la demande de Richelieu en 1622. Paris n'est pourtant pas très accueillant pour les peintres étrangers, non formés dans cette ville, qui doivent s'installer « hors les murs » à Saint Germain des Prés, pour pouvoir commercialiser leur production. Ainsi, Saint-Germain des Prés était en dehors des limites de Paris voici quatre siècles...on croit rêver !!! Plus tard, en 1648, la création d'une « académie de peinture » mettra fin à ce « protectionnisme ».
- **Nicolas Poussin**, né aux Andelys en 1594, dont l'essentiel de la carrière se déroule à Rome où il a adopté un style « **classique** » rigoureux, tournant ainsi le dos à la peinture décorative, cédera aux sollicitations du même Richelieu et viendra s'installer à Paris en 1640.
- La notoriété de **Rubens** ou de **Poussin** ne saurait faire oublier **Anton Van Dyck, Philippe de Champaigne, Théodore Van Thulden, Frans Snyders, Laurent La Hyre, Osias Beert, Lubin Baugin, Le Maître des Jeux, Claude Gellée dit Le Lorrain** ou **les frères Le Nain** ...et **autres peintres** du XVII^{ème} siècle.

L'exposition:

Celle-ci offre une bonne vision des deux grands mouvements artistiques apparus au XVII^{ème} siècle et de leurs relations croisées : la peinture baroque flamande dont Rubens est le chef de file et l'école classique française, emmenée par Poussin.

VIE DE L'ASSOCIATION

Le parcours qui rassemble une soixantaine de tableaux issus de grandes collections, répartis dans sept salles, propose un éclairage nouveau sur ce siècle qui voit les grands courants artistiques s'inverser...

La visite :

1^{ère} salle :

Henri IV, sacré roi de France le 27 février 1594, inaugure une ambitieuse politique de commande publique. Ainsi, de nombreux artistes flamands séjournant à Paris vont travailler sur ces chantiers royaux. Ainsi s'exerce l'ascendant temporaire des artistes flamands.



Dans cette salle nous verrons, entre autres, « *La Diseuse de bonne aventure* » de **Jan Cossiers**, « *le Bain de Diane* » et « *l'Apothéose de Germanicus* » d'après un camée antique de **Pierre Paul Rubens**.

A noter la présence d'un tableau « *ovale* » représentant **Marie de Médicis**, tableau réapparu récemment grâce à la perspicacité d'un historien ayant retrouvé sa trace en étudiant des textes de cette époque. Il est attribué à **Rubens** ...

2^{ème} salle :



L'influence flamande est toujours omniprésente mais celle de la culture parisienne apparaît chez **Philippe de Champaigne**. Il est vrai que celui-ci, belge d'origine, fut très tôt naturalisé français. Ici, nous verrons « *Céphale et Procris* » de **Philippe de Champaigne** et « *Deux chiens dans un paysage* » de **Laurent de la Hyre**.



3^{ème} salle :



Les « *natures mortes* », les « *compositions* », toujours traitées à la manière flamande sont souvent porteuses de messages et on y perçoit d'autres influences que flamandes (celle du **Caravage** en particulier).

VIE DE L'ASSOCIATION

4^{ème} salle :

Plusieurs tableaux de **Laurent de la Hyre** (le « *jugement de Salomon* »), de **Pierre Patel l'Ancien** (*une fête villageoise*), de **Eustache le Sueur** (*allégorie du ministre parfait*), introduisent un nouveau « *langage pictural* » et ces peintres n'hésitent pas à représenter des scènes de la vie courante, dès le début du règne de **Louis XIII** (en fait **Marie de Médicis**) et puis lors de la régence **d'Anne d'Autriche**.

5^{ème} salle :

C'est la salle de **Nicolas Poussin**.

Celui-ci, formé par les maîtres flamands, conçoit un style personnel, et l'imitation de l'Antiquité constituera, dès lors le fondement de son Art. Ses tableaux désormais « classiques » ne sont pas pour autant dépourvus d'érotisme, car il lui fallait subvenir personnellement à ses besoins, ses « **sponsors** » l'ayant abandonné...et, pour se vendre !!!



6^{ème} salle :

Durant les dernières années de sa carrière, le style de **Nicolas Poussin** évolue encore et la référence à l'antiquité se fait plus forte, ce dont témoigne le *Coriolan* (ci-dessus à droite).

7^{ème} salle :

Le règne de **Louis XIV** renforce le rôle de la France sur la scène internationale, tant sur le plan diplomatique que culturel. Les artistes flamands affluent alors à Paris, mais il ne s'agit plus, pour eux, de diffuser les modèles du Nord, mais de s'appropriier le modèle classique de **Nicolas Poussin**, alors que celui-ci, las de Paris, est retourné à Rome... Ainsi, verrons-nous des paysages de Gaspard Dughet, de Gillis Neyts, des portraits de Gérard Douffet, de Bertholet Flémal ou de Jean-Guillaume Carlier...

8^{ème} salle :

C'est en grande partie grâce à **Gérard de Lairesse** dont nous voyons ici « *La Fête de Vénus* », que le goût français pénètre dans les provinces belges où cette nouvelle peinture connaît un grand succès..



Midi passé, nous prenons congé de notre charmante conférencière qui a su nous faire découvrir l'évolution de la peinture au XVII^{ème} siècle, du **Baroque** au **Classicisme** avec pour maîtres, **Pierre Paul Rubens le Flamand** et **Nicolas Poussin le Français**...

Puis, **rendez-vous** pour le déjeuner au restaurant Le Bec Fin, au 7 de la rue Roy où nous serons servis, dans une très bonne ambiance, une entrée de fruits de mer, du confit de canard et son accompagnement, puis une tarte Tatin.

Un **grand merci** à nos organisatrices pour cette agréable matinée qui a vu, pendant ce temps, disparaître la neige des nos chemins... !

Bonnes fêtes de fin d'année à tous et à bientôt.

Ginette et Jean Rousseau

L'APCOS FETE SON 21^{ème} ANNIVERSAIRE

AU SENAT, LE 22 JANVIER 2011



Par Jany Bellat

Ce soir nous avons rendez-vous au Sénat pour fêter ensemble le 21^{ème} anniversaire de notre association. L'accueil est chaleureux. Nous sommes heureux de reconnaître un visage sur un nom un peu oublié. Nous nous retrouvons tous dans le grand salon, une coupe de champagne dans une main et dans l'autre un délicieux petit canapé. Les langues vont bon train : « tu te souviens le jour oùTu étais là lorsque ?... » La mémoire revient et les rires fusent parfois.

Soudain Pierre (**Grange**) notre Président nous demande de garder quelques minutes de silence. Nous allons projeter des extraits d'interviews réalisés par **Loïc Pourageaux** et **André Rouayroux**. Ils sont réalisateurs professionnels de films et c'est bénévolement qu'ils ont réalisé ces interviews, dont ils nous présentent quelques extraits (73 interviews sont à ce jour réalisées). Le silence se fait et apparaissent sur le grand écran les visages de PNT, Ingénieurs, PNC ... qui nous parlent de leur passion et leur amour pour notre merveilleux **Concorde** qui a trop tôt quitté le ciel. La peine de Pierrette et de Caroline nous bouleverse. L'émotion, la tristesse envahissent nos cœurs. Quelques répliques amusantes détendent l'atmosphère. La lumière revient et, tous émus, nous commentons ce petit film dans lequel nos amis se sont confiés.

Puis les conversations reprennent : « On se met ensemble ? On a trop de choses à se raconter. Réserve une table ! Mets ton sac sur la chaise ! J'aimerais une table de 8 !etc..... » Les portes de la salle s'ouvrent enfin et nous réalisons qu'il est absolument impossible de diriger les invités !!! Mais cela n'est pas grave !! Nous sommes tous là pour partager ensemble quelques heures agréables autour d'un savoureux repas.

Annick (**Moyal**) a choisi notre beau foulard **Concorde** comme première page du menu ... très alléchant !: « Tourte feuilletée de chevreuil frotté de poivre noir à l'armagnac, Salmis de cuisse de canard de Barbarie, Polenta crémeuse aux brisures de morilles, Coings confits, Salers et salade de saison. Macarons à la pistache et Amaréna : café et chocolat de dégustation et le tout accompagné d'un Saint Emilion 2004 Château Fonzarade. »

Après un discours de bienvenue de notre Président, notre ami **Henri Perrier** prend le micro et nous gratifie d'un petit discours clair et précis pour nous informer de la suite donnée au procès qui reprendra dans quelques mois. Nous l'entourons de notre amitié.

Le temps s'écoule. Trop vite lorsque l'on est bien....heureux d'être ensemble !! Le repas se termine. Gilbert (**Barbaroux**) offre à chacune de nous une superbe rose (choix de notre amie **Annick Moyal**) qui a si bien organisé cette soirée dans ces lieux magiques du Sénat. Son mari Claude nous a obtenu une dérogation tout à fait spéciale pour faire une photo de tous les convives sur les marches du grand escalier d'honneur. Jean-Paul **André** nous place et nous photographie autour d'**Henri Perrier** que nous sommes contents d'avoir parmi nous.

Il est temps de se quitter. On ouvre les agendas pour prendre des rendez-vous; « On se téléphone ! A bientôt ! » **Oui**, à bientôt chers amis.

A l'année prochaine ! Non avant !

Les mois passent si vite ! Pourquoi ne pas se retrouver un de ces jours pour visiter un musée, ou participer à une croisière ? **Promis ? Juré ?** ... Alors : à bientôt !

Votre amie Jany Bellat.

VIE DE L'ASSOCIATION



Photos André Palau, Claude Moyal, Jean Paul André, Philippe Bianco

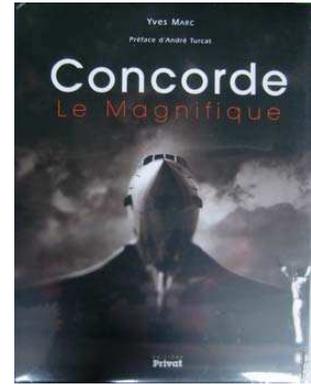
PRODUITS DERIVES A.P.CO.S

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

PHOTOS PRODUITS DERIVES



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



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

CALENDRIER 2011/2012

Edition du 15 mars 2011

2011

19 avril Bureau Paray 10h00
26 avril Assemblée Générale 9h30
28 avril Expo Cranach. Musée du Luxembourg
3 mai Bureau Paray 10h00
10 mai Patrimoine Paray 10h00
17 mai Bureau Paray 10h00
26 mai Expo Caillebotte. Musée Jacquemart André
7 juin Bureau Paray 10h00
14 juin Patrimoine Paray 10h00
21 juin Bureau Paray 10h00
5 juillet Bureau Paray 10h00
2 août Bureau Paray 10h00
6 septembre Bureau 10h00
13 septembre Patrimoine 10h00
20 septembre Bureau 10h00
4 octobre Bureau 10h00
11 octobre Patrimoine 10h00
18 octobre Bureau 10h00
25 octobre Conseil d'Administration
8 novembre Bureau 10h00
15 novembre Patrimoine 10h00
22 novembre Bureau 10h00
6 décembre Bureau 10h00
13 décembre Patrimoine 10h00
20 décembre Bureau 10h00

2012

3 janvier Bureau 10h00
10 janvier Patrimoine 10h00
17 janvier Bureau 10h00
21 janvier « Repas anniversaire »
7 février Bureau 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 : Bâtiment 080. Bureau 1G006

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

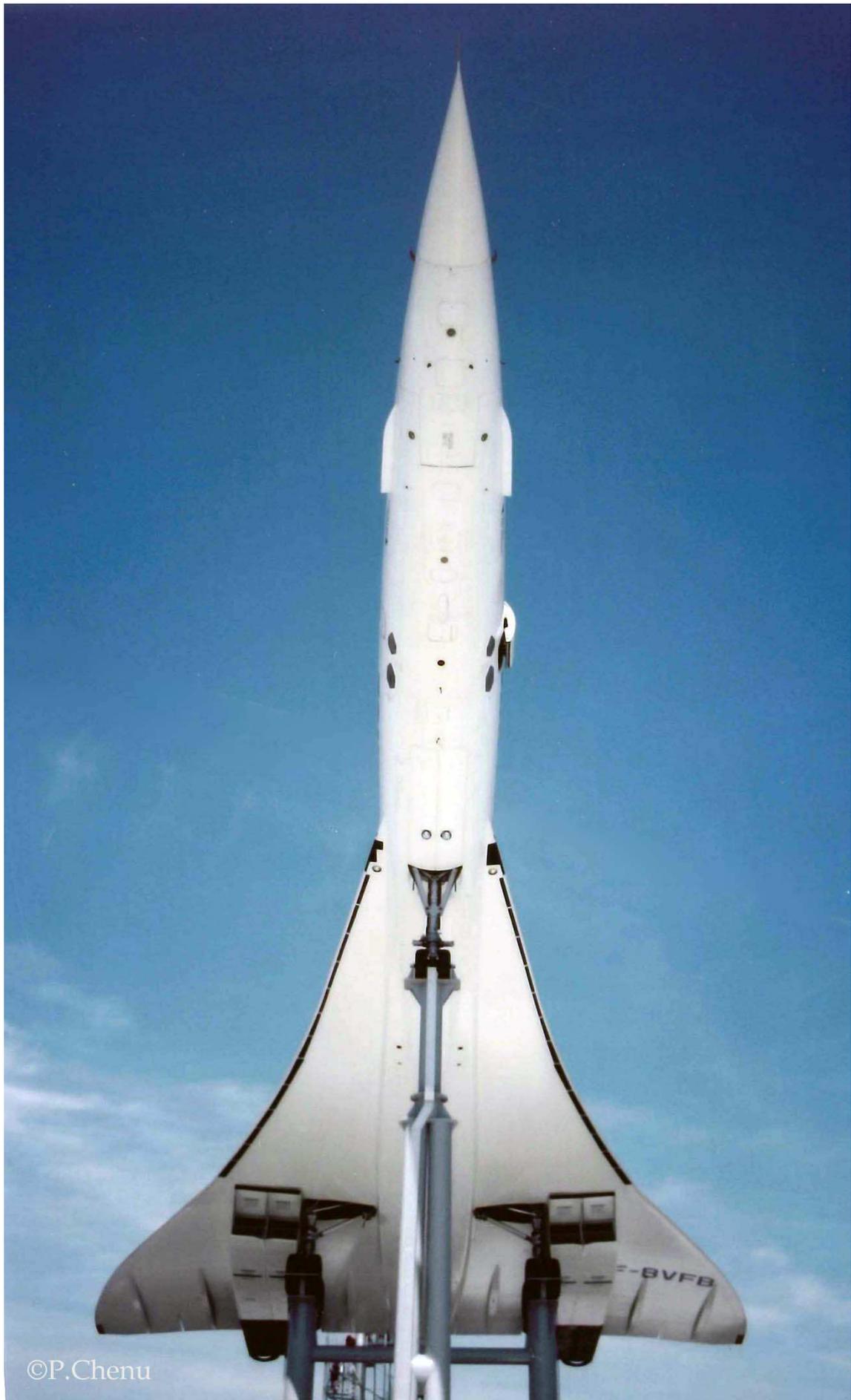
Adresse Internet : apcos@free.fr



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
- Si vous êtes en 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 et de Patrimoine ont lieu conformément au calendrier publié dans cette revue. **Vous êtes les bienvenus à ces réunions.** Auparavant merci de contacter 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.



Le Fox Bravo au Musée de Sinsheim
(Photo Pascal Chenu)