

N° 42 octobre 2011

# mach 2.02



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



**21 juillet 2011, Atlantis à l'atterrissage en Floride sur la piste du Kennedy Space Center, à l'issue d'une mission de 13 jours, dernier vol du programme des navettes spatiales américaines.**



## 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

Gilbert Barbaroux, Jany Bellat, André Blanc, Pierre Louis Breil, Anik Boglino, Philippe Borentin, Jean Pierre Caillaud, Jean Claude Caplot, Pierrette Cathala, André Chaumeton, Bernard Combelles, René Duguet, Claude Durand, Gérard Duval, Philippe Girard, Pierre Grange, Claude Herpin, Bernard Lapierre, Roland Leroy, Raymond Machavoine, Hubert Michaut, Annick Moyal, Henri Perrier, Alain Piccinini, Claude Poulain, Michel Rétif, Michel Rio, André Roger, Jacques Schwartz, Aline Weyl.

### Bureau

- **Président :** Pierre Grange.
- **Présidents d'honneur :** André Turcat, Philippe Girard.
- **Vice Présidents :** Roland Leroy, Alain Piccinini, Michel Rétif.
- **Secrétaire :** Aline Weyl.
- **Secrétaire Adjoint :** Annick Moyal, Pierrette Cathala.
- **Trésorier :** Hubert Michaut.
- **Trésoriers Adjoints :** Gilbert Barbaroux, Philippe Borentin.

### 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, Philippe Borentin, Pierre Grange, Raymond Machavoine, Hubert Michaut, Alain Piccinini, Yannick Pluchon, Loïc Pourageaux, Michel Rio, André Rouayroux.
- **Commission Produits Dérivés :** Aline Weyl, Gilbert Barbaroux, Roland Leroy, 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° 42. Octobre 2011

1	<b>SOMMAIRE</b>
2	<b>EDITORIAL DU PRESIDENT</b>
3	<b>ET LA POMME FUT CROQUEE</b> par André Rouayroux
8	<b>UN VOL PAS COMME LES AUTRES</b> par Philippe Girard
10	<b>CONCORDE ET DAKAR</b> entretien avec Guillaume Tardieu, par Jean Signoret.
14	<b>1971, UNE ANNEE AUDACIEUSE</b> par Henri Perrier
18	<b>SANTA MARIA, OU DONC SONT PASSES NOS MECANOS ?</b> par Douglas Hallawell
21	<b>LE PREMIER VOL COMMERCIAL CONCORDE D'AIR FRANCE</b> par Evelyne Planet
25	<b>LE SALON DU BOURGET 2011 EN IMAGES</b> par Bernard Charles
30	<b>LA REVUE DE PRESSE DE RENE</b> par René Duguet
31	<b>LES CHARMES DE L'ANDALOUSIE</b> par Ginette et Jean Rousseau
37	<b>MUSEE EUGENE DELACROIX LE 11 FEVRIER 2011</b> par Jany Bellat
40	<b>VISITE DE LA MANUFACTURE DES GOBELINS, 3 MARS 2011</b> par Jany Bellat
43	<b>CRANACH ET SON TEMPS</b> par Ginette et Jean Rousseau
46	<b>MUSEE JACQUEMART-ANDRE, JEUDI 26 MAI 2011</b> par Jany Bellat
49	<b>11<sup>ème</sup> CEREMONIE COMMEMORATIVE DE L'ACCIDENT</b> par Emmanuelle Kehr
50	<b>PRODUITS DERIVES</b>
52	<b>CALENDRIER 2011/ 2012 &amp; CONTACTS</b>
54	<b>PRODUITS DERIVES</b>
56	<b>CALENDRIER</b>



### Godspeed Apcos !

C'était le 8 juillet dernier, au lever du jour ; devant l'ordinateur, j'assistais au dernier décollage d'une navette spatiale. Atlantis allait accomplir son 33<sup>ème</sup> vol, le 135<sup>ème</sup> et dernier du programme STS, Space Transportation System, débuté par l'envol de Columbia en avril 1981 ... au siècle dernier pourrait-on dire. Un compte à rebours stoppé quelques minutes avant le départ, dernière coquetterie de diva, et finalement un décollage avec à peine 2 minutes de retard sur l'horaire programmé. Un départ parfait devant un peu plus d'un million de spectateurs qui, sur les plages, juchés sur leurs voitures ou bien installés dans les tribunes officielles, communiaient dans la ferveur avec l'espace, nous ramenant ainsi à la belle époque du programme Apollo et de son aura planétaire.

Etrange vibration ressentie ce matin de juillet devant l'écran de NASA TV à la vue de ces techniciens qui, après avoir fermé et sécurisé la porte de l'orbiteur, présentaient à la caméra des panneaux de remerciements à l'adresse de « leur » navette, le dernier se terminant par « Godspeed Atlantis ». Outre le fait qu'il y ait derrière l'arrêt d'un tel programme, de nombreuses fermetures d'entreprises et des licenciements, il y avait aussi, j'en suis certain, la tristesse du temps qui n'est plus le même, et de la fin d'une aventure qui avait rassemblé beaucoup d'hommes et de femmes ...

Comment ne pas penser à Concorde en cet instant d'adieu ? Comment ne pas faire un parallèle entre STS et SST ? Ces grands projets, entrepris au cœur du 20<sup>ème</sup> siècle, siècle de l'aviation et de l'espace, ont vu, avec audace et en dépit des coûts, s'engager les meilleurs professionnels du moment. Suivis avec intérêt par le public et soutenus par l'ensemble de la société civile, ils s'inscrivaient alors dans une naturelle logique de progrès ; ce type de grand projet semble aujourd'hui condamné.

Ce 8 juillet 2011, comme pour les derniers vols de Concorde en 2003, des foules nombreuses ont levé la tête vers le ciel. Aujourd'hui il n'y a plus de domaine à ouvrir, il s'agit d'optimiser le vol et c'est bien ainsi ; néanmoins, les professionnels de Concorde, quelques aient été leurs tâches, se doivent de dire ce qu'était ce temps là ; c'est l'objectif de la modeste Revue Mach2 ; je remercie ceux dont vous allez découvrir les témoignages et je vous encourage tous à les imiter.



**Pierre Grange**

Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue :

**Gilbert Barbaroux, Jany Bellat, Philippe Borentin, Pierrette Cathala, Bernard Charles, Edouard Chemel, Pascal Chenu, Michel Diou, Pierre Grange, Douglas Hallawell, Emmanuelle Kehr, Hubert Michaut, Annick & Claude Moyal, Maïté Navas Kétouré, André Palau, Henri Perrier, Evelyne Planet, Michel Rétif, André Rouayroux, Ginette et Jean Rousseau, François Rude et Icare Jean Signoret et le Musée Air France, Guillaume Tardieu, Aline Weyl.**

Remerciements aux membres du comité de relecture.



Atlantis, la dernière mission. 8 – 21 juillet 2011

**ET LA POMME FUT CROQUEE ...**

**Entretiens avec Gilbert Defer, Jean Claude Martin et Henri Perrier**



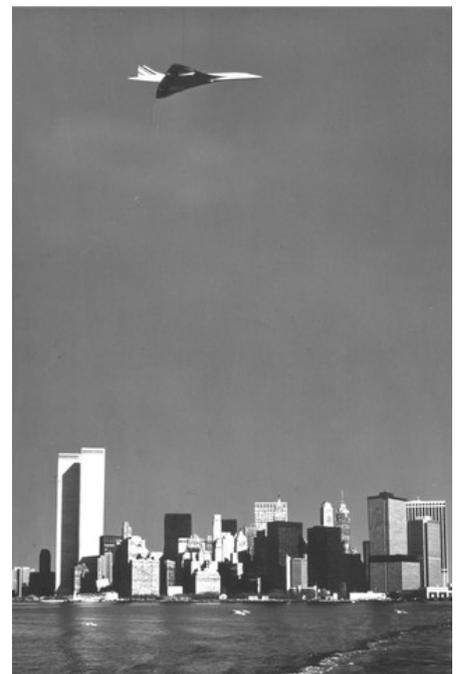
Par André Rouayrou

**R**emontons le décor ! Début 1976, le sous-secrétaire d'état américain aux transports, Bill Coleman Jr, ouvre, de manière partielle et temporaire, l'espace aérien, fédéral, américain au supersonique Concorde. A sa décision sera jointe la liste des plateformes aéroportuaires autorisées, sans qu'il puisse y inscrire les aéroports New Yorkais, hors de son autorité. Or priver Concorde de la desserte de New York reste une option inenvisageable, pour les compagnies exploitantes, comme pour les constructeurs. C'est pourquoi, ensemble, compagnies et constructeurs, prirent de nouveau, le chemin procédural pour aller défendre Concorde.

Pour ceux qui n'auraient jamais été à New York, rappelons que l'aéroport Kennedy est situé au milieu de zones urbaines habitées par une population toujours plus nombreuse qui, nuit et jour, est importunée, exaspérée même, par la ronde sans fin des avions au décollage ou à l'atterrissage. Dans les années 1975/1976, de nombreux B707, Douglas DC8 ou autres Convair Coronado, ces avions qui appartiennent à la génération des avions bruyants, sont encore en activité. Leurs incessantes rotations favorisent la naissance d'un conflit centré autour du bruit, entre les riverains et l'aéroport Kennedy. C'est dans ce contexte que l'arrivée de Concorde est annoncée, comme celle d'un avion très bruyant. Ne vient-elle pas actualiser un problème générique, celui des nuisances sonores autour des aéroports ? C'est une possible lecture de ce dossier.

Alors, les parties en présence sont d'une part les représentants des compagnies et des constructeurs et d'autre part les autorités du PONYA derrière Cesare Pattarini, leur patron, que suivront quelques politiques de second rang, en mal de réélection et à la recherche de voix toujours bonnes à prendre.

Reprendre ici la procédure de « public hearing » ne présente que peu d'intérêt dans le sens où elle est opérationnellement identique à celle suivie à Washington (Cf. Mach2 N°41 avril 2011). Une différence quand même ! A Washington, au sein de la mairie, les débats se sont déroulés, certes dans un brouhaha crescendo, mais en respectant les interventions de chacun. Ici, à New York, on frise l'hystérie populaire dont sont coutumières certaines catégories de la population américaine ; en toute bonne foi bien entendu ! Dans l'enceinte de Flushing Meadows, réputée pour accueillir chaque année l'US Open de tennis, ont été rassemblées des milliers de personnes dont la seule finalité fut de s'opposer par tous les moyens aux déclarations des défenseurs de Concorde. Le programme fut riche et varié. Tel ce pasteur Anglican, venu spécialement du Royaume Uni, pour annoncer que Concorde était l'émanation du Diable et qui, à intervalles réguliers, demande au public de s'unir à lui dans la prière afin d'inspirer la décision du Juge ! Telle cette prédiction qui annonce la démolition à terme, sous l'impact des basses fréquences émises par Concorde, de la maison natale de Georges Washington, située en Virginie, à plusieurs centaines de kilomètre de là. On a même droit à la réintroduction de la « French Connection », à travers



## TEMOIGNAGE

une bande de mégères survoltées qui assaillent littéralement Jean Claude Martin en l'accusant, après la drogue, de venir encore polluer le peuple américain.

Mais le clou du spectacle fut atteint lors de la séance des auditions comparatives, « réalisées sans trucage », entre le bruit d'un B707 et celui de Concorde, tous deux au décollage. La claque, installée aux premiers rangs, dans un élan commun et appuyé, se bouche ostensiblement les oreilles en poussant de grands cris d'effroi à chaque fois qu'arrive l'écoute du bruit de Concorde.

Force est de reconnaître la parfaite organisation du show, sans devoir réduire cette procédure aux seules paillettes de la scène et du spectacle. Nous verrons un peu plus loin que cette bataille pour New York a également permis de vérifier le support des Américains et leur volonté de faire avancer positivement ce dossier.

La partie adverse, comme la définissent les juristes, est chapeauté par Monsieur Caesar Pattarini, le tout puissant patron du PONYA (Port of New York Authority), un homme aux origines italiennes certaines mais qui en conserve encore de nombreux stigmates. La relation de la première rencontre tenue dans son propre bureau, en compagnie des Ambassadeurs de France et du Royaume Uni, de Monsieur Bernard Lathière, directeur général de Sud Aviation et de Gilbert Defer, des Essais en Vol, en démontre la réalité.



*« Pour vous donner l'idée de la nature du problème, nous étions tous dans la salle d'attente de Pattarini, accompagnés par les ambassadeurs de France et d'Angleterre, donc pas n'importe qui. Et je voyais que M. Lathière commençait à s'impatienter quand au bout de 45 minutes, on a vu un américain effectivement à structure assez italienne, sans cravate, mais avec de grosses bretelles, sortir de son bureau :*

*- Ah oui! C'est vous qui voulez discuter de Concorde avec moi ? Bon eh bien puisqu'on a rendez-vous, entrez, mais je vous le dis tout de suite, la réponse est non !*

*Ça a démarré comme ça.*

*- Je suis content de pouvoir vous parler, renchérit alors Bernard Lathière, parce qu'à chaque fois qu'on évoque le sujet, j'ai l'impression d'être un vendeur de photos cochonnes. A chaque fois que je montre ce dossier, on me le referme tout de suite... »*

Pattarini surpris :

*« Bon ! On va en parler, mais cet avion, il ne peut même pas exister dans l'environnement de New York, parce qu'il va trop vite ! »*

*- Je m'excuse Monsieur, mais alors ça, c'est parfaitement faux.*

*- Vous êtes en train de me dire que mes gars m'ont menti ? répond-il à Gilbert Defer.*

*- Je n'ai pas une très grosse maîtrise de l'anglais, mais quand on dit une contre vérité, je crois que c'est le mot qui s'impose ; mentir oui ! To lie en anglais.*

*Alors en le regardant : « Ah vous me plaisez vous ! Eh bien dans les prochaines réunions vous viendrez. J'aime bien les gens qui parlent directement »*



C'est ainsi que commencent les discussions et la compréhension de la problématique de New York, Kennedy Airport.

## TEMOIGNAGE

*« Le problème majeur de Pattarini, consiste à pouvoir continuer à recevoir la nuit, à raison d'un toutes les six minutes, des vols cargos effectués avec des 707, des DC8, des avions aussi bruyants que Concorde ... qui font un bruit d'enfer. Pour avoir la paix ; il avait vendu à ses riverains le fait que maintenant il n'y aurait plus de problèmes puisque il avait installé des micros, de telle façon que le bruit de tout avion soit mesuré. Ils ne pourraient ainsi plus dépasser le seuil maximum autorisé.*

*Dans le même temps, il faisait exécuter des nouvelles procédures qui faisaient virer les avions avant le micro. Il ne faisait donc plus de bruit, puisqu'ils ne survolaient pas le micro, mais évidemment ils continuaient à arroser les populations voisines. Et tout cela marchait très bien !*

*Voyant cela, nous affirmons que nous aussi nous pouvions virer avant le micro et qu'on pouvait même virer mieux. Il était quand même patent que Concorde faisait en général plus de bruit qu'un 707, pas beaucoup plus, mais plus. Et si le 707 passait favorablement ce test, il était donc flagrant que l'ensemble était une fumisterie. C'est amusant de voir la réalité derrière cette fiction. La réalité c'est que les Américains avaient fait « un truc » pour embobiner leurs riverains »*

Enfin peut-être! Mais malgré cet artifice Caesar Pattarini a toujours tenu bon, confirmant son « non » initial. Devant une telle position, il a fallu mettre en route diverses procédures, consommatrice d'énergie et d'un temps, toujours précieux. C'est pour venir affronter les arcanes du système judiciaire américain, qu'Henri Perrier se retrouve affublé d'une toute nouvelle casquette qui après celle des essais en vol, le transforme en agent de liaison au sein d'un univers qui ne lui est pas des plus familier.



Le F-WTSB au parking à JFK le 19 octobre 1977

*« Et c'est comme ça que j'ai perdu beaucoup de temps aux Etats-Unis, à faire un métier qui n'était pas le mien ; un jour en réunion avec un avocat, le lendemain en rendez vous avec un membre de la FAA, puis encore avec le président du Ponya, etc. etc.... »*

Mais comment aborder ce problème de bruit et démontrer, une fois encore, aux amis américains que Concorde était un avion tout à fait fréquentable ? *« On va essayer de montrer aux américains que les dossiers de bruit qu'on envoyait, étaient, conformément aux dossiers de certification, établis aux masses maximales; masse maximale au décollage, masse maximum à l'atterrissage... Et je suis parti avec l'idée de dire, eh bien essayons de faire ces calculs de bruit avec des masses plus représentatives de la réalité, que ce soit au décollage ou à l'atterrissage ».*

Une idée que Pierre Dudal a immédiatement compris mais qui a posé d'énormes difficultés avec British Airways, qui n'y a vu qu'une atteinte à la liberté de leurs équipages techniques, paraît-il ainsi moins libre de décider de leur politique de carburant.

*« Alors on leur fait des hypothèses sur un taux de remplissage moyen de l'avion. Je ne sais plus combien nous avions pris à l'époque, mais de l'ordre de 65% dans le sens New York Paris; taux qui n'a malheureusement jamais été aussi élevé du côté français. Et comme on diminue la charge marchande, on diminue la consommation et avec le coefficient de transport de Concorde, etc.... on arrive à démontrer et à mettre tout le monde d'accord, fin mars 1977, sur un rapport qui sera signé par tous ».*

Après de nombreuses difficultés pour obtenir un rendez-vous, je vais ensuite défendre cela à la FAA, qui confirmera la réalité de ces calculs de variation des mesures de bruit avec la variation des masses. Puis j'irai revoir C. Pattarini qui est soumis à une telle pression de

## TEMOIGNAGE

*l'opinion publique qu'il ne peut pas mollir. Ce sera alors l'enchaînement des procès et finalement, après que la cour suprême ait rejeté l'ultime démarche du Ponya, nous atterrirons deux jours après à Kennedy avec Jean Franchi ».*

Mais, comme Jean Claude Martin tient à conclure : « Je ne veux pas laisser dire que les américains étaient anti-Concorde. Ils nous ont bien aidés ! Au niveau fédéral, Coleman a rendu une décision raisonnable, favorable à Concorde. Boeing, une fois son programme abandonné, nous a beaucoup aidé en ayant été très clairvoyant sur le fait que si Concorde arrivait, Boeing et ses lobbyistes seraient en bonne place pour demander de nouvelles subventions à Washington, sur le thème : il faut que nous répondions au succès de Concorde ! De la même façon, les syndicats du Ponya (les FLCAO) ont très vite compris que l'arrivée de Concorde allait créer des jobs. Nous pouvons également citer Braniff qui voulait voir Dallas desservie par Concorde. Etc. etc. Tous ces gens étaient favorables à la venue de Concorde, partout aux Etats Unis. Ceux qui étaient contre, n'étaient en fait que des politiciens à la défense des riverains de Kennedy. Et ce pour des raisons purement électorales !

Le mot de la fin de cette grande aventure américaine, Henri Perrier l'a souvent dit et écrit « Il est bien certain que si cette bataille pour New York avait été perdue, on peut penser que l'arrêt de l'exploitation de Concorde se serait situé vers 1982/1983. On voit d'ailleurs bien qu'Air France, par défaut de rentabilité est amené à fermer Rio, puis à fermer Caracas, puis Mexico via Washington et que sans New York, l'arrêt de Concorde semblait inéluctable. »

**André Rouayroux**



**UN VOL PAS COMME LES AUTRES**



**Par Philippe Girard**

**J**e ne devais pas faire ce vol. Programmée pour le 1<sup>er</sup> janvier 1990, la rotation prévue a été modifiée. Elle débute le 30 décembre ! Le commandant prévu ne peut l'assurer. Je pars de réserve. Alain Geoffroy en pilote et Michel Diou comme mécanicien complètent l'équipage technique.

Un vol sur New York, même en Concorde, cela n'a rien d'exceptionnel. Le départ de ce charter est prévu dans l'après midi, avec le plein de passagers. Les conditions météo sont mauvaises à Charles de Gaulle : de la neige, faible mais continue, et du givre. La piste en service est celle face à l'est, la plus au nord du terrain ; donc un roulage assez long ; pour un avion qui consomme 80kg/mn au roulage, c'est pénalisant et il faut compter 800kg supplémentaires puisque la procédure après le décollage, impose un demi-tour pour revenir verticale terrain avant de prendre le cap sur Evreux. Cerise sur le gâteau, l'avion doit être dégivré. Bien qu'ayant négocié un passage « le plus court possible » au dégivrage, nous avons consommé plus de 2 tonnes, avant de rouler vers la piste. La conclusion s'impose : retour au parking pour compléter les réservoirs. Il neige toujours ... je demande la piste sud, plus proche du parking.

Nous voilà partis ... avec un certain retard. En contactant « Shanwick », nous sommes informés que la route normale, la plus courte, est occupée par un Concorde anglais. Nous voici donc sur la route la plus longue. Nous montons difficilement, il fait chaud, même très chaud dans la masse d'air que nous traversons. « Standard + 15 » ce qui signifie une consommation supplémentaire de 4 tonnes environ sur le trajet !



Dans le poste, nous faisons chacun nos calculs. On peut entendre une mouche voler ! Au 40° Ouest, vers Kennedy, il doit rester en principe 42 tonnes minimum. Nous en avons à peine 40, avec une mauvaise météo à New York. Le premier, Alain Geoffroy se manifeste : « aujourd'hui, New York, je ne le sens pas bien ! ». A l'unanimité le déroutement est décidé vers Halifax où il fait très beau. Escale rapide prévue, puisqu'il y a juste à remettre du carburant ! Malgré la bonne volonté des pétroliers, l'escale nous prendra 1h30. Nous arrivons à New York dans le trafic assez dense de la fin de journée. La météo est moyenne. Le B747 parti après nous ... est déjà arrivé !

Le retour est le 1<sup>er</sup> janvier 1990, vol AF002. Il fait très beau à New York. Nous partons à l'heure avec l'avion arrivant de Paris et tout se déroule dans la routine habituelle : ... passage du Mach 1, Check List Mach 1.15. Un vol « nominal » comme disent les responsables lors du départ d'une fusée. Un peu avant Mach 1.4 (1.39 en réalité) on ressent une secousse comparable à de la turbulence de sillage, puis un grand bruit, et quelques instants plus tard « Alarme incendie moteur 4 ». Nous appliquons les procédures et les Check Lists, comme au simulateur mais avec une particularité notable ce jour là : nous sommes en accélération vers Mach2 et le carburant est en cours de transfert vers l'arrière. Il nous faut donc interrompre cette procédure et ne pas oublier de transférer vers l'avant pour récupérer le centrage adapté au vol subsonique.

## TEMOIGNAGE

Le mécanicien annonce : « je ne sais pas si la bouteille extincteur a été percutée ; le voyant reste figé ». La poignée du coupe feu est toujours rouge. Au bout de 30 secondes, il faut percuter la deuxième bouteille si le feu persiste. Notre voyant s'éteint à 25 secondes ! Demi-tour vers New York. Vidange en ligne droite ... sans perdre trop de temps. Nous étions quand même un peu pressés de mettre les roues sur la piste.



**Gérard Dumontel et 2 autres mécaniciens de Mach2 Maintenance inspectent à Kennedy le moteur 4.  
Sur la « table » mécanicien, quelques ailettes endommagées**

Lorsque le mécanicien sol ouvre les capots du moteur, des morceaux tombent, des boîtiers électriques pendent aux bouts des fils ..Nous avons eu un « vrai » feu moteur. Je dis « vrai » car l'alarme feu moteur ne signale parfois qu'une simple fuite d'air chaud. Ce jour là, une ailette compresseur s'était détachée entraînant un feu de titane. Le carter moteur avait fondu sur les trois quarts. Le bâti moteur s'était déformé lorsque le compresseur s'était bloqué.

Il n'y a pas d'avion de réserve ... nous retournons à l'hôtel ; la soirée sera morose ... est ce que nous avons fait ce qu'il fallait ? Nous partirons le lendemain sur le vol AF002 ... en passagers cette fois là !

Ce n'était vraiment pas un vol comme les autres.

**Philippe Girard**



**CONCORDE ET DAKAR**

**Entretien avec Guillaume Tardieu, à l'occasion des 75 ans de la présence d'Air France à Dakar**



**Par Jean Signoret**  
Président de l'Association Musée Air France

*Le commandant Guillaume Tardieu, cadre de la Direction des Opérations aériennes, est un des instructeurs du personnel navigant technique d'Air France d'une grande expérience. Il a participé activement à la mise en œuvre de Concorde (coordination, vols d'endurance, Public Hearing de Washington). Il fut lui-même commandant*

*de bord du premier vol historique retour Rio-Dakar-Paris, le 22 janvier 1976. Il détient le record de vitesse entre ces escales, respectivement de 3h03 entre Rio et Dakar et 2h42 entre Dakar et Paris, performance réalisée lors de l'un des derniers vols sur cette route, le 28 mars 1982. Il nous livre quelques éléments d'appréciation concernant Dakar et Concorde.*



**C**oncorde est le fleuron de l'industrie aéronautique franco-britannique : il est le seul avion supersonique commercial civil, après l'abandon des projets américains et soviétiques. A l'époque de ses premiers vols, il représente tout ce que l'industrie aéronautique offre de mieux, les techniques et les matériaux les plus nouveaux, avec des innovations qui seront généralisées dans les générations suivantes d'avions civils à réaction, comme les commandes électriques. Malgré la conjonction des techniques de pointe des années 60, Concorde souffre de trois handicaps majeurs. La consommation des réacteurs Rolls-Royce/SNECMA est élevée (un passager Paris/New York = une tonne de carburant) et les crises pétrolières successives des années 70 vont déséquilibrer l'économie du supersonique ; corollaire immédiat, le rayon d'action à pleine charge est limité à 4000km. Son empreinte sonore impose des trajets supersoniques sur des parcours océaniques ou désertiques. A cela se rajoute le niveau tarifaire : Air France et British Airways avaient souhaité appliquer le tarif Première Classe en vigueur. Les compagnies régulières craignant l'impact concurrentiel de Concorde, imposèrent au travers de l'IATA une surcharge de 15%. Air France met Concorde en service en janvier 1976, sur la ligne Paris-Dakar-Rio. Cette liaison sera exploitée sans discontinuer jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1982.

**Les vols de qualification en vol des pilotes concorde à Dakar, mars/ avril 1975.**

Après un vol de démonstration effectué le 25 mai 1971 entre Paris et Dakar en 2h52 (dont 2h07 en supersonique), Dakar fut choisie comme base d'entraînement des équipages en raison de sa situation géographique et des facilités locales d'exploitation. Ce choix a pu se faire, non seulement grâce à la compréhension des autorités aéroportuaires, mais également à la remarquable indulgence des riverains qui ont eu à subir une nuisance considérable, de jour comme de nuit, en raison des multiples exercices nécessaires à l'entraînement des équipages (décollages, atterrissages, remises de gaz...). Par ailleurs, ce choix, à proximité de l'océan offrait une facilité incomparable et très économique pour les phases de vols supersoniques.

Une anecdote rappelée par « Le Soleil » du 22 janvier 1976 :

« Il y a cinq ans, le « Soleil » avait annoncé l'arrivée du supersonique à Dakar. Bien avant l'heure « H », l'aéroport de Dakar-Yoff avait été envahi par la foule... Mais, nos lecteurs s'en souviennent, nous étions ce jour-là au 1<sup>er</sup> avril de l'année 71... »

**Le vol inaugural Rio-Dakar-Paris, AF 086, 21/ 22 janvier 1976.**

Notre décollage de Rio eut lieu à 23h10 le 21 janvier pour une arrivée à Dakar à 2h35. A nouveau décollage à 3h03 et arrivée à Paris Charles de Gaulle à 6h38 (les minutes sont exprimées en centièmes). Dès notre arrivée, tout l'équipage est conduit à l'Elysée où le Président de la République, Valéry Giscard d'Estaing, nous reçoit à déjeuner.

## TEMOIGNAGE

Durant l'escale à Dakar lors du vol aller, du 21 janvier, le président Senghor, interviewé par une télévision française, déclare : « Le Concorde est aussi beau que les grues couronnées qui volent au-dessus du parc de la présidence de la République à Dakar ». Le chef de l'Etat a ajouté qu'il aimait le supersonique pour des raisons sentimentales, « parce que lui-même était francophone, parce que l'avion était beau et que le nom de celui-ci en faisait un symbole ...



AF 085 en transit à Dakar, 21 janvier 1976  
(Photo collection Borentin)

Si Air France a choisi Dakar, c'est bien sûr parce que le Sénégal est le pays francophone le plus vieux du continent, mais aussi parce que nous sommes au carrefour des routes internationales entre les Amériques, l'Afrique, l'Europe et le Moyen-Orient. Je pense donc que Concorde est plus qu'un symbole. C'est un pari et je pense qu'il sera gagné.»  
Extraits du quotidien « Le Soleil » du 22 janvier 1976.

### **Le vol Paris Dakar.**

Départ de Roissy-Charles de Gaulle, vol subsonique (Mach .93, 10.000m) jusqu'à Nantes, puis accélération en montée continue (vers mach 2/18.000m). Les passagers suivaient attentivement le machmètre installé à l'avant de la cabine et saluaient bruyamment le passage en supersonique – bien que déçus de ne percevoir aucune sensation physique - ainsi que l'atteinte de Mach 2, soit 2.200km/h. A l'approche de Dakar (environ 150 miles nautiques de la côte), décélération en descente régulière, pour une approche et un atterrissage sans restriction de trajectoire, niveau de vol, ni de vitesse (gain maximum de temps), généreusement accordé par le contrôle aérien de Dakar, toujours très coopératif.

### **L'escale de Concorde à Dakar.**

En contact permanent (liaison vol/sol), Concorde est attendu, et tout le monde est sur le pied de guerre. La durée du transit à Dakar devait impérativement être courte : l'addition des deux durées de vol, chacune approximativement de 3h et du transit, devait néanmoins offrir une durée de voyage inférieure au temps de vol des avions subsoniques sans escale entre Paris et Rio de 11h40 dans le sens ouest et 10h50 dans le sens est. La durée de l'escale prévue était de 50 minutes. Dakar a été l'escale où la cohésion entre les équipes au sol et les équipages fut la plus forte. L'atmosphère qui s'en dégagait rappelait ce que l'on voit dans les stands de ravitaillement des courses automobiles en Formule 1 : cohésion, coordination, rapidité et précision d'exécution. Pendant ce court temps d'escale, les passagers faisaient un aller et retour vers l'aérogare, davantage pour se dégourdir les jambes que pour profiter des



facilités de qualité mises à disposition dans l'aérogare. Dans la course au respect de l'horaire, certaines difficultés potentielles pouvaient menacer le temps de transit. Par exemple, des impasses techniques mineures, tolérées en vol, n'étaient pas forcément acceptables lors d'un nouveau départ. C'est alors que la coordination vol/sol, avant l'arrivée, et l'expérience des mécaniciens de l'escale étaient primordiales. C'est ainsi que ce temps minimum d'escale, très généralement respecté, était un véritable défi et l'affaire de tous

### **Le vol Dakar Rio**

Au départ de Dakar, la performance de Concorde était maximale. Décollage, accélération et montée sans palier, en continu, vers mach 2 et 18.000/20.000m, altitude qui dans tous les cas assurait le survol du front intertropical, bien connu sous le nom de « pot au noir ». A l'approche de Rio, comme de Dakar, nous sommes autorisés à effectuer une approche à

## TEMOIGNAGE

notre convenance. Puis c'est l'atterrissage et l'arrivée « triomphale » au Brésil, pays le plus « pro Concorde » au monde.

### **Dakar-Rio sans escale – un rappel historique**

« Rendons à César... » : Air France a été la seule compagnie, qui, avec le Constellation 1049, assurait, à partir de l'année 1950, la ligne Dakar-Rio sans escale. Cette liaison jamais réalisée auparavant, fut conçue et réalisée grâce au Commandant Georges Carmeille. La technique dite de « montée économique » consistait à effectuer (à puissance de croisière), une montée lente, continue, en fonction du délestage (consommation de carburant), ce qui fait évidemment penser à Concorde. La réussite de cette liaison sans escale, nécessitait une maîtrise permanente du suivi de vol pour couvrir les aléas météo et techniques, pour un résultat professionnel et hautement commercial, comme l'on peut l'imaginer.

### **Quelques considérations sur le succès commercial de Concorde.**

L'avantage compétitif de Concorde était spectaculaire dans les vols vers l'ouest, comme illustré par le film de Robert Enrico, « Plus vite que le soleil ». Ceci était particulièrement frappant pour le vol Paris –New York, décollage à 11h et arrivée à Kennedy à 8h30 le même jour. Les hommes d'affaires appréciaient cette facilité, leur offrant un jour de travail complet dès l'arrivée. En revanche, dans le sens est, sur le retour de Rio, le vol supersonique était moins spectaculaire : trop court pour offrir un repos suffisant, et arrivée à Paris en début de matinée à une heure de forte affluence dans les accès vers Paris. Pour pallier en partie cette difficulté, un petit déjeuner, somptueux, était offert à Charles de Gaulle, dans l'aérogare, à proximité du point de stationnement au contact de Concorde. De nombreux hommes d'affaires européens, principalement allemands, utilisaient leur avion de société pour bénéficier d'une correspondance dite « bord à bord », les autorités aéroportuaires leur permettant un stationnement à proximité.

*Entretien avec Guillaume Tardieu retranscrit par Jean Signoret*

*Cet article a été reproduit dans deux plaquettes publiées à l'occasion du 75<sup>ème</sup> anniversaire de l'ouverture aux passagers de l'escale de Dakar. L'une en noir et blanc sera bientôt visible sur le site internet du Musée Air France [www.airfrancemusee.org](http://www.airfrancemusee.org) (partie adhérents) et, imprimée par le service édition d'AF à CDG elle sera adressée au personnel AF/KLM ainsi qu'aux retraités AF du Sénégal. L'autre, en couleur, a été distribuée aux participants à la manifestation organisée à Yoff le 31 mai 2011, autour de l'arrivée simultanée au parking du DC3 de l'association France-DC3 et du 777 régulier d'AF.*

JS



31 mai 2011, sur le parking de Dakar, le DC3 aux couleurs d'Air France et le B777 régulier.



Plaquette « Les 75 ans d'Air France au Sénégal »

1971, UNE ANNEE AUDACIEUSE



Par Henri Perrier

Tous ceux qui parlent ou écrivent sur l'histoire de Concorde, anciens acteurs, journalistes et historiens aéronautiques, mentionnent généralement les dates suivantes pour les années soixante – soixante dix :

- 1962      29 novembre : signature de l'accord gouvernemental franco-britannique.
- 1969      2 mars : 1<sup>er</sup> vol 001  
9 avril : 1<sup>er</sup> vol 002  
1er octobre : le 001 dépasse Mach 1
- 1970      4 novembre : 1<sup>er</sup> vol à Mach 2 du 001  
12 novembre : 1<sup>er</sup> vol à Mach 2 du 002
- 1973      26 septembre : 1<sup>ère</sup> traversée Atlantique Nord par l'avion de présérie 02.  
Washington Dulles à Paris Orly
- 1975      9 octobre : certification française  
5 décembre : certification britannique
- 1976      21 janvier : début des vols commerciaux par Air France sur Paris – Dakar– Rio  
et British Airways sur Londres – Bahrein.
- 1977      22 novembre : début des vols commerciaux sur New York.
- 1979      9 janvier : certification américaine.

L'année 1971, non mentionnée ci-dessus, apparaît à la réflexion comme très importante dans la longue histoire du programme en affirmant, au plan international, la crédibilité de l'objectif « d'un avion de transport supersonique ».

Avant d'indiquer ci-après en détail les dates des vols du 001 qui méritent une attention particulière, je pense nécessaire de rappeler aux lecteurs le rôle majeur dans ces événements de deux personnalités : le Président de la République **Georges Pompidou** et le Président de l'Aérospatiale **Henri Ziegler**.

Certes le gouvernement français a toujours soutenu le programme Concorde, y compris dans des périodes de tension avec le partenaire britannique, mais les vols du Président Pompidou en 1971 sont symboliques d'un engagement exceptionnel, au moment où le gouvernement américain abandonne, en mars de cette année 1971, le projet du SST lancé le 5 Juillet 1963 par le Président Kennedy, alors que la compagnie Pan American avait annoncé, deux jours avant, la commande de six avions « Concorde ».



Enfin, l'enthousiasme du Président Henri Ziegler pour la promotion du Concorde, en parallèle avec son engagement personnel total pour le lancement d'**Airbus**, était remarquable et sa

## TEMOIGNAGE

relation très directe et amicale avec l'équipe des Essais en Vol emportait l'adhésion de tous, même aux initiatives les plus audacieuses.

J'ai choisi de présenter dans l'ordre chronologique les vols du 001 qui – à mon sens – représentent des événements marquants :

**26 Janvier - Vol n° 122** : graves endommagements de l'entrée d'air n° 4.

**Gilbert Defer** – CdB pour ce vol - assisté de **Michel Rétif**, l'a très bien raconté dans l'article de la revue **Icare** « Concorde et son histoire » au chapitre « Essais d'entrées d'air ».

Pour résumer : à la coupure de la réchauffe du réacteur 3 en vol stabilisé à Mach 2.0 pompage de celui-ci entraînant par interaction un pompage encore plus violent du réacteur 4 avec graves endommagements de l'entrée d'air : parties fixes et mobiles. Aucune modélisation n'existait pour évaluer les charges appliquées sur le mécanisme de commande des rampes dans le cadre d'un pompage initial ou induit dans le moteur mitoyen.

Des modifications furent définies sur une base pragmatique – sans se baser sur une justification par calculs dans le cadre d'une modélisation. En plus des modifications au niveau des entrées d'air furent introduites des modifications au niveau des amplis réacteurs pour éviter la survitesse du compresseur basse pression ( $N_1$ ), conséquence de la coupure réchauffe avec la seule régulation par la section de tuyère primaire.

Pour information, la surveillance des charges sur le mécanisme de commande des rampes fut un souci constant jusqu'à la fin des essais de certification en novembre 1974 dans les conditions les plus extrêmes de pompages susceptibles de survenir dans le domaine périphérique et en supposant la défaillance de la protection en réduction de  $N_1$  pour dépassement de  $M_{MO}$ .



**7 Mai – Vol n° 134** : Le Bourget - Toulouse avec le Président de la République **Georges Pompidou**, avec élément de croisière à Mach 2 sur le Golfe de Gascogne. Au cours de ce vol, le Président de la République dialogua, en direct, pendant la phase à Mach 2.0 – avec un journaliste installé dans les locaux de la Maison de la Radio. Il est important de noter que ce vol était seulement le 4<sup>ème</sup> à Mach 2.0, depuis la reprise des vols après modifications et sans que des pompages « volontaires » n'aient été expérimentés.

Est-il imaginable aujourd'hui et même depuis au moins 30 ans qu'un Président de la République utilise pour un déplacement officiel un appareil prototype mais qui n'était en fait qu'un démonstrateur expérimental du concept de transport civil supersonique ??

**11 – 13 et 14 Mai – Vols de l'opération SIERRA III**, survols de la France par Concorde en croisière à Mach 2.0 à 51.000 pieds.

Les détails de cette campagne sont remarquablement contés par **André Turcat** dans son livre « Concorde – Essais et Batailles » dans un chapitre intitulé « Les émois de Savarin ».

## TEMOIGNAGE

L'atterrissage du vol 136, le 13 Mai, fut le premier atterrissage automatique de Concorde. Alors que les phases de développement et certification de l'A.T.T. (Atterrissage Tout Temps) sur les diverses flottes d'avions subsoniques représentaient une lourde charge de travail, la formule aérodynamique, les qualités de vol et la conception des auto-manettes de Concorde firent que ce sujet ne présenta aucun problème dans le cadre du développement et de la certification.

### **25 Mai au 7 Juin – Participation au Salon du Bourget**

Pour l'ouverture du Salon – atterrissage en provenance de Dakar – ce qui représentait l'extrême limite de distance que pouvait parcourir le prototype, avec le carburant maxi embarquable.

Pour cette phase, l'audace fut celle des invitations de vols à Mach 2.0 lancées à de hauts responsables d'administrations, hommes politiques, responsables de grandes compagnies aériennes et journalistes.

En évoquant ces vols plus en détail, nous raconterons la déconvenue liée à l'utilisation d'un additif « anti-fumée » en plus d'autres informations sur les personnalités invitées dans un prochain article que nous préparons **Michel Rétif** et moi.

### **9 Juillet – Deux premiers vols d'information pour pilotes FAA**

L'invitation lancée à la FAA (*Federal Aviation Administration*) paraissait logique dans la mesure où une demande de certification avait été déposée depuis plusieurs années auprès de cette Autorité mais surtout qu'après les vols des représentants des Autorités française et britannique, il avait été décidé d'inviter des compagnies aériennes à évaluer le vol supersonique jusqu'à Mach 2.0.

Une mission d'évaluation beaucoup plus complète se déroula sur le 001 en Novembre 1972, et une ultime tranche de vols sur l'avion n° 1 « tête de série » en Juin 1978 en vue de la certification FAA.

### **16 au 20 Juillet – première tranche d'invitations à des équipages de compagnies aériennes – ayant souscrit des options – avec évolutions à Mach 2.0 : Air France, Pan Am, Lufthansa, Japan Airlines.**

Pour l'évaluation par Air France :

Pilote – **Maurice Bernard**

OMN – **Martial Détienne**



### **4 au 18 Septembre – Tournée Amérique du Sud**

Cette tournée, qui a comporté 16 vols dont 13 en supersonique, fut une réussite exceptionnelle, le programme ayant été tenu de façon rigoureuse. Cette campagne n'a pu être réalisée que sous l'impulsion du Président **Ziegler** avec une assistance remarquable des autorités et de l'armée de l'air françaises.

L'organisation et le déroulement de cette campagne seront détaillés dans un article qui sera publié dans le prochain numéro de la revue.

**28 Novembre** – Après un assez long chantier, reprise des vols avec un nouveau profil des bords d'attaque de l'aile sur toute l'envergure de l'onglet.

Dans la définition initiale, toute manœuvre de « rendu de main » avec un facteur de charge inférieur à 0,8 conduisait au pompage du réacteur externe puis interne. La raison fut identifiée en soufflerie : possibilité d'ingestion d'un tourbillon se développant au niveau de

## TEMOIGNAGE

l'onglet à faible incidence. Au niveau des vols effectués jusqu'à ce chantier, il était impératif pour les pilotes d'être particulièrement vigilants sur ce point.

Il était certain que cette configuration ne pouvait être envisagée dans le cadre d'une certification qui exigera – in fine – la démonstration de bon fonctionnement à  $n = 0$  (*facteur de charge nul*) jusqu'à Mach = 2,10.

Dès les deux premiers vols, il apparut que les aérodynamiciens avaient trouvé le bon profil et celui-ci fut retenu pour les avions de série et appliqué dès le 1<sup>er</sup> vol du présérie 02. En revanche, nos amis britanniques conservèrent le bord d'attaque d'origine jusqu'à la fin de vie du 002 et n'adoptèrent ce profil de bord d'attaque sur le présérie 01 que tardivement.

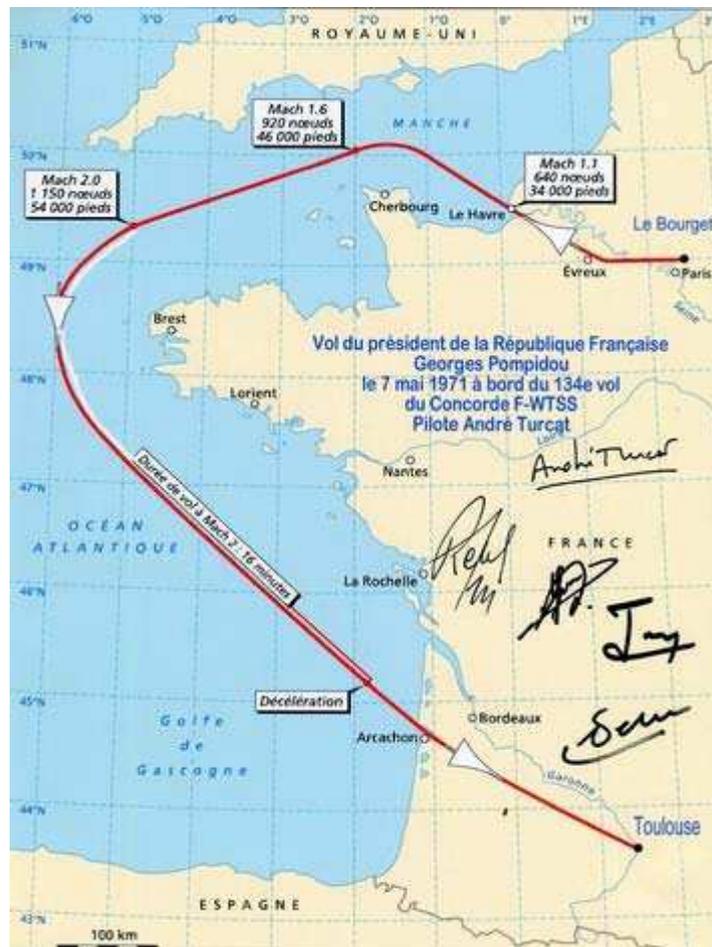
**12 au 14 Décembre – Vols Orly -> Lajes puis Lajes -> Orly** pour la rencontre du Président **Pompidou** avec le Président **Nixon** et visite impromptue de ce dernier à bord du 001.

Dans l'article que nous préparons avec **Michel Rétif**, pour les compléments d'informations déjà mentionnés précédemment, nous évoquerons, concernant ces « trois journées des 12, 13 et 14 décembre, divers souvenirs relatifs non aux vols mais aux divers problèmes rencontrés pendant cette « escale » sur le terrain de **Lajès**.

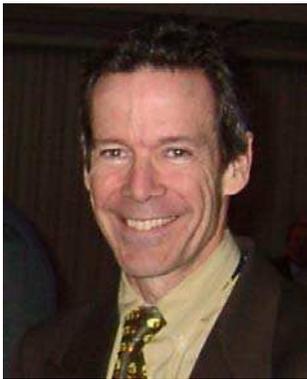


### Henri Perrier

*Documents photographiques : collections P Borentin, E Chemel.*



**SANTA MARIA, OU DONC SONT PASSES NOS 2 MECANOS ?!**



par **Douglas Hallawell**

Steward sur Concorde du 1<sup>er</sup> novembre 1980 au 31 octobre 1982

*Décidément le vol sur Caracas est propice aux anecdotes (voir Mach 2.02 N°36 et 37). Encore 2 mécaniciens oubliés sur l'île de Santa Maria ! Douglas nous dit dans quelles conditions.*

**J**usqu'en 1982 Concorde desservait 5 destinations: New York, Washington, Mexico, Rio et Caracas. Les 2 premières à « sauter » étaient Rio et Caracas au printemps 1982 et j'ai eu l'occasion de participer à ces 2 derniers vols, au départ de CDG.

Novembre 1982 marquait donc le début d'une nouvelle ère dans l'exploitation des Concorde AF avec - *comme seule destination régulière* - JFK. Par la suite, Concorde est devenu aussi la cible de nombreux vols charters dont notamment les « boucles » au-dessus de la Manche, organisées par l'agence TMR.

Mais revenons donc à la ligne CDG-Caracas qui fait l'objet de cette anecdote. Le vol en question remonte au 9/10 octobre 1981, l'époque où AF desservait les DOM-TOM en 747 spécialement aménagés pour transporter un maximum de passagers (500) pour un tarif imbattable compte tenu du service et de l'équipage (12 au lieu de 15) réduits au strict minimum. En effet, aucun repas n'était servi à bord, la Compagnie se limitant à offrir un sac en plastique contenant 2 coffrets repas (*froid bien entendu*) à l'entrée de l'avion. Il n'y avait pas de film à bord, bien évidemment, et le service se limitait à un passage de boissons pour accompagner chacun des coffrets repas. Bonjour l'image de marque AF... surtout vu l'état déplorable des cabines à la fin du vol !

En ce qui concerne la desserte de Caracas en Concorde, Santa Maria aux Açores constituait l'escale technique... Etant donné l'absence d'assistance technique AF sur place, la Compagnie avait pris le (*grand*) soin de faire voyager à bord de l'avion 2 de ses mécaniciens (*sol*) Concorde afin de parer à ce manquement. Il faut savoir que ces vols étaient hebdomadaires et, par conséquent, le même avion/équipage repartait de Caracas dès le lendemain matin après 12 heures bloc d'escale.

Compte tenu de la présence à Caracas d'une équipe d'assistance technique comportant des mécaniciens attitrés Concorde, AF ne voyait (*et surtout ne comprenait*) pas l'intérêt de voir les 2 mécanos de CDG poursuivre leur vol en Concorde jusqu'à Caracas. La compagnie avait donc pris l'habitude de les héberger à Santa Maria pour la nuit en attendant le retour de « leur » avion le lendemain... A ma connaissance, pendant toute l'exploitation de Concorde sur cette ligne, AF n'a pas eu à déplorer un seul incident, jusqu'au jour où, après avoir décollé de Caracas pour le vol retour, nous avons mis le cap sur Santa Maria...

Ce jour-là je travaillais en tant que steward affecté au galley avant du Concorde. Alors que l'avion se trouvait en altitude de croisière à Mach 2, j'étais sur le point de pénétrer dans la cabine avant avec un plateau de boissons diverses quand - *sans prévenir* - l'avion piqua soudainement du nez pour plonger à 45°. Pendant que les 40 passagers (*pour la plupart installés à l'avant*) hurlaient de peur, je me suis trouvé projeté contre la paroi du galley au beau milieu d'un sacré cocktail de boissons et de verres cassés. Une fois debout, mon 1<sup>er</sup> réflexe était bien sûr de refermer tous les logements afin de protéger le cockpit et ses 3 précieux occupants. Il est à noter qu'il m'était physiquement impossible - *vu l'angle et vitesse de descente* - de



**Douglas et Dom Pérignon au galley arrière**

## TEMOIGNAGE

pénétrer dans la cabine pour vérifier les ceintures des passagers. Les 3 PNT ont fini, tant bien que mal, par poser l'avion « en détresse » à Pointe-à-Pitre après la descente d'urgence.

Le lendemain, le journal local a parlé en termes de « catastrophe Concorde évitée de justesse »; dommage que je n'en ai pas un exemplaire. En tout cas, nous nous sommes



Jean Pierre Laurens, Douglas Hallawell, Jean Louis Allègre lors du vol de mise en place

trouvés - ou plutôt l'avion - confrontés à son seul incident technique survenu sur la ligne CDG/Santa Maria/Caracas. Pendant ce temps, 2 sympathiques mécanos Concorde, Jean-Louis Allègre et Jean-Pierre Laurens, étaient certainement en train de scruter en vain le ciel au-dessus de Santa Maria! 30 minutes approximativement après avoir débarqués, passagers et équipage (49 au total) se sont trouvés hébergés à l'hôtel La Vieille Tour. Sans doute que le 4 étoiles Méridien n'était pas assez prestigieux pour la clientèle Concorde. Bref, je me souviens d'avoir pu poursuivre mon rôle commercial au sein des pax, dans un contexte plutôt insolite vu que nous étions tous, y compris l'ambassadeur du Venezuela, en maillot de bain au bord de la plage.

Pendant ce temps, la Compagnie se trouvait face à un dilemme: comment réacheminer à CDG au plus vite 40 pax et éventuellement 5 PNC ? Fallait-il attendre que l'oiseau blanc soit réparé ou bien, oser le tout pour le tout et profiter des 50 sièges libres sur le 747 vol vacances prévu le soir même? Tout dépendait donc du diagnostic effectué par les mécanos 747 en poste à PTP et ensuite de l'intervention des mécanos Concorde à Caracas qui étaient, bien entendu, en liaison téléphonique avec leurs collègues à PTP.

Une fois le diagnostic établi, l'équipe à Caracas a loué un avion privé pour rejoindre PTP en emportant leur matériel et pièces détachées pour réparer l'avion « en détresse ». Parallèlement, la décision fut prise de réacheminer les passagers et 5 PNC (45 au total) à CDG par le fameux vol vacances précité, les 3 PNT et 1 hôtesse restant sur place afin d'assurer le convoyage à vide du Concorde une fois réparé. Barbel Antoni, « Babsy » pour les intimes, était l'hôtesse affectée au convoyage et pour ma part, je me trouvais en « mise en place » - c'est à dire en passager - ainsi que 4 autres PNC dont Jean-Louis Pelletier et Serge Grunbaum, instructeur PNC en fonction chef de cabine. Les noms des 2 autres PNC m'échappent.

Il était hors de question pour AF de mélanger torchons et serviettes et la décision fut donc prise par la compagnie d'isoler la cabine située dans le nez du 747 pour les 45 rapatriés Concorde. Et pour remplacer les fameux coffrets repas dans leurs sacs en plastique, AF concocta 45 plateaux repas froid (*grand format*) à servir par l'équipage en fonction.

Malheureusement, cette charge supplémentaire ne reçut pas l'approbation de l'équipage 747 qui, rappelons-le, se trouvait en nombre réduit. Le chef de cabine Concorde, Serge Grunbaum, de ce fait prit l'initiative d'effectuer le service repas/boissons aidé de 2 autres PNC Concorde. Après un vol un peu mouvementé - avec un chat « supersonique » effectuant un vol plané en plein milieu de la nuit dans notre cabine, ce qui nous a tous réveillés, nous avons fini, enfin, par nous poser à CDG.

Comme cela se doit après tout vol en fonction, mon équipage s'est dirigé vers notre QG pour relever nos casiers PNC et ainsi prendre connaissance de nos modifications de planning etc. Quel ne fut pas notre surprise de découvrir tous les cinq le même mot signé par Babsy ! « **Au moment où tu lis ce petit mot, je suis déjà dans mon lit ; je te souhaite bonne nuit !** » .



Babsy

## TEMOIGNAGE

Les mécanos Concorde étaient parvenus à réparer l'avion plus vite qu'attendu, lui permettant de nous doubler en vol lors de son convoi à vide.

Même si les 40 passagers Concorde n'ont jamais eu vent de cette histoire, ils pouvaient néanmoins s'enorgueillir d'avoir établi un record de lenteur pour un retour Caracas/CDG ! Quant à nos 2 mécanos restés à Santa Maria, je n'ai jamais su comment AF les avait rapatriés, sachant que Concorde ne desservait l'île qu'une fois par semaine... Evidemment, AF a tiré un enseignement de cet incident, préférant - *par la suite* - garder à bord les 2 mécanos jusqu'en bout de ligne.

### **Douglas Hallawell**

*ps : grâce à la consultation du site [lesvoldeconcorde.com](http://lesvoldeconcorde.com) (à consommer sans modération), et après confirmation par Gilbert Barbaroux qui était mécanicien navigant sur cette rotation débutée le 9 octobre 1981, il apparaît que le tronçon Caracas Pointe à Pitre a été effectué le 10 octobre (de la même année !!). L'avion, en convoi à vide, est finalement arrivé à Paris le 11 octobre après un vol de nuit de 4 heures 01.*



**Pierrette et Babsy**

**LE PREMIER VOL COMMERCIAL CONCORDE D'AIR FRANCE**

**VOL SPECIAL PARI S BERLIN 17 JANVIER 1976**



**par Evelyne Planet**  
 Chef de District Berlin (1975 – 1990)

*Dans le dernier Mach 2.02, Jean Signoret nous parlait de l'affrètement Concorde opéré pour le compte du grand magasin berlinois le Ka De We en octobre 1984. Aujourd'hui, Evelyne Planet revient sur ce vol spécial Concorde vers Berlin organisé le 17 janvier 1976, soit 4 jours avant le vol inaugural sur Rio, ce qui en fait le premier vol commercial supersonique d'Air France.*

**J**ean Signoret a raconté brillamment la venue de Concorde à Berlin en Mai 1984 mais on ne peut pas passer sous silence le premier affrètement du supersonique avant même son lancement officiel sur la ligne Paris-Rio le 21 janvier 1976. Cet évènement avait, en son temps, fait beaucoup de bruit à la Compagnie et enthousiasmé aussi bien le personnel commercial que technique. Je pense que les lecteurs seront intéressés par les deux récits, tous les deux ont eu un impact important pour Air France.

**Concorde, ses vendeurs, ses clients.**

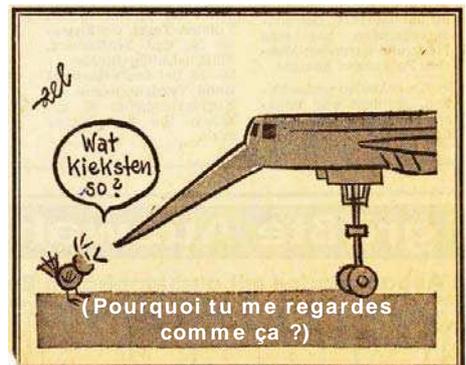
Un, ou deux ans même, avant le lancement officiel de Concorde les équipes de vente d'Allemagne sont conditionnées pour vendre Concorde. Les agences Air France sont décorées depuis longtemps de maquettes géantes de l'appareil. En juin 1965 lors de l'inauguration de sa nouvelle agence de l'Europa-Center à Berlin, le Président d'Air France Josef Roos, pose déjà avec une jolie brochette d'hôtesse au sol devant cet avion. Les démarcheurs arpentent les agences de voyages pour les intéresser à ce nouvel appareil et les inciter à en parler à leurs clients pour être prêtes dès sa mise en ligne le 21 janvier 1976 à vendre le maximum de billets sur les lignes régulières.

La force de vente en Allemagne et à Berlin est fin prête à quelques semaines de son vol inaugural Paris-Rio de Janeiro, quand une affaire presque incroyable se profile à l'horizon : un grand magasin de meubles de Berlin « Möbel Höffner » souhaite affréter le Concorde pour le montrer aux Berlinoises et permettre à une centaine de passagers de faire le voyage Berlin-Paris en supersonique. Cet établissement avait déjà, quelques années auparavant, fait venir à ses frais, le premier B747 de Pan American avec un grand succès.

A vrai dire le premier réflexe de la Direction d'Air France à Berlin, moi en l'occurrence, est un grand scepticisme quant à la possibilité de pouvoir réaliser une affaire pareille. Mais ma rencontre inattendue à Maine-Montparnasse avec le coordinateur Concorde au siège, Jean-Claude Martin, est décisive et sa proposition inattendue : 58 000 DM l'heure de vol, date le 17 janvier 1976.

Immédiatement ces informations sont communiquées à notre client potentiel : réponse par retour : OK j'achète !

A partir de ce moment là, fin décembre 1975, le compte à rebours commence! Le 3 janvier 1976 Air France et son client « Möbel Höffner » donnent une conférence de presse commune à laquelle assistent TOUS le journaux berlinois, mais aussi les autorités aéroportuaires, la police berlinoise, les représentants du Gouvernement Militaire



## TEMOIGNAGE

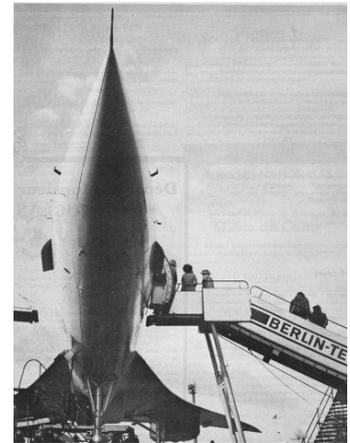
Français de Berlin pour informer tous ces organismes des détails de l'opération : date et heure d'arrivée (17 janvier 1976 à 9h40), lieu de l'atterrissage (la partie militaire française de l'aéroport de Tegel) visites possibles aux premiers arrivants, mesures de sécurité et d'hygiène à prendre etc.

Le lendemain matin la presse unanime ne parle que de cet évènement à venir : « La Reine des Airs va se poser à Tegel », le « Bel Oiseau Blanc arrivera le 17 janvier » etc. ... L'aviation qui a tant aidé les berlinois pendant le blocus en 1948-1949 les surprend une fois encore et les passionne.



Pendant que « Möbel Höffner » attire des clients dans ses cinq succursales pour tirer au sort les 100 heureux gagnants d'un vol en Concorde Berlin-Paris, le personnel d'Air France à Berlin s'emploie à régler tous les détails techniques avec l'aide des personnels du siège dont c'est la première « affaire Concorde ».

Le Concorde partira de Paris et après une boucle à vitesse supersonique au dessus de la mer du Nord, il se posera à l'aéroport de Tegel après avoir emprunté le corridor nord, Hambourg-Berlin à une altitude de 3000m requise par les soviétiques dans les couloirs aériens. Il n'y aura pas de dérogation cette fois-ci! Il repartira le 18 janvier par le même chemin, non sans avoir permis à quelques milliers de spectateurs (6000) de passer la tête par la porte de la cabine pour voir l'intérieur de l'avion après un rapide contrôle de sécurité, on était loin à l'époque des mesures de sécurité drastiques d'aujourd'hui.



### Jour J

Nous sommes à la mi-janvier, période qui n'est pas connu à Berlin pour son climat estival, en effet toute la semaine le temps est gris, le plafond bas, la température autour de zéro. Et puis... le miracle se produit ce samedi 17 janvier 1976 il fait froid certes mais le ciel est bleu et le soleil brille.

Le Concorde est prévu se poser à 9h40. Vers 9h les rues qui mènent à l'aéroport sont bloquées ou presque, les terrasses de l'aéroport civil de Tegel sont prises d'assaut, à l'aéroport militaire français à l'endroit où doit stationner le Concorde les toits des baraquements sont noirs de monde, les curieux sont agglutinés aux bouts des pistes et la circulation est impossible entre le centre de Berlin et le nord où est situé l'aéroport de Tegel. La police annoncera le chiffre faramineux : plus de 60 000 visiteurs venus admirer le Concorde.

Enfin, soudain, pour ceux qui scrutent l'horizon un point brillant dans ce magnifique ciel bleu et c'est l'atterrissage : tel un oiseau de proie, magnifique, impressionnant, le Concorde se pose dans un bruit assourdissant devant une foule en liesse. L'espace aérien de Berlin,



décollages et atterrissages, a été fermé pour quelques instants afin de permettre à Concorde de se poser sans encombre, non sans auparavant être passé au dessus de l'aéroport

## TEMOIGNAGE

mythique de Tempelhof et de l'avoir salué d'un petit coup d'ailes. Les Berlinois sont aux anges!

Il est attendu sur la piste par l'orchestre, en grand uniforme, du 46<sup>ième</sup> Régiment d'Infanterie Français. Les Berlinois sont enthousiasmés! A partir de ce moment là le Concorde est Français! Le Concorde est Air France! British Airways ne réussira jamais à organiser une opération de cette envergure, ce n'est pas faute d'avoir essayé.



**Une conférence de presse optimiste : de gauche à droite : Jean-Claude Martin coordonnateur Concorde, le Cdt Chanoine, Jean Christian Gunsett représentant local RFA Nord Ouest et Berlin, Evelyne Planet Chef District Berlin, Denis Dejean Directeur du Réseau Europe.**

Tout de suite après l'atterrissage, les membres de la Direction d'Air France à Paris et les Commandants de Bord donnent une conférence de presse en présence de plus de 100 journalistes et de toutes les agences de presses venus de toute l'Allemagne. On notera la présence de Denis Dejean Directeur du Réseau Europe, Jean-Claude Martin Directeur du projet Concorde, les Commandants de Bord Chanoine, Moron et Schwartz, du Représentant Régional à Francfort (Claude Augros-Dumée) et du Chef de District à Berlin (Evelyne Planet). Le soir même toutes les chaînes de télévision allemandes couvriront l'évènement et le lendemain il n'y a pas un journal allemand, grand ou petit, national ou régional qui ne parle de la venue de Concorde à Berlin.

La journée se déroule dans une ambiance bonne enfant, des vendeurs de pains français, des vendeurs de crêpes bretonnes, des manèges pour enfants donnent une impression de fête foraine autour de Concorde. Les files d'attente, pour monter la passerelle et admirer quelques secondes l'intérieur de l'avion, sont longues mais les Berlinois font preuve d'une patience infinie.



A 16h00 Concorde est tracté vers l'aéroport civil de Berlin-Tegel et positionné à une passerelle donnant sur une salle de départ dans laquelle aura lieu une réception pour 600 personnes triées sur le volet. En présence du Maire-Gouverneur de Berlin Klaus Schütz, du Général Mangin Commandant le Secteur Français de Berlin, du Général Roy Redgrave Commandant le Secteur Britannique et de son collègue Américain et des différentes personnalités du monde politique, du monde des affaires, les agences de voyages etc. Des appareils de télévision sont installés dans différents endroits de la salle pour permettre aux invités de regarder en direct la retransmission de l'évènement par toutes les chaînes de télévisions allemandes. C'est un évènement National! En partant les derniers invités s'arrachent les posters de Concorde qui décorent la salle!

## TEMOIGNAGE



**Klaus Schütz, Maire Gouverneur de Berlin, M Augros-Dumée, Responsable Région Allemagne et Mme Evelyne Planet**

Le lendemain 18 janvier, le ciel est de nouveau couvert, le plafond bas mais le Concorde décolle à l'heure à 11h00 avec à son bord les 100 heureux gagnants d'un vol supersonique Berlin-Paris. Le vol aller a été réservé pour les besoins d'Air France, ses invités, ses démarcheurs, quelques journalistes français, les représentants du Siège etc.

Les retombées médiatiques sont plus qu'importantes : elles ont permis à Air France en Allemagne de très bien commencer le lancement du Concorde et d'en être par la suite un des meilleurs vendeurs.

A quelque temps de là la firme de cigarettes Stuyvesant fit à Hambourg une opération similaire.

### Evelyne Planet



## LE SALON DU BOURGET 2011 EN IMAGES

Par Bernard Charles  
Membre associé APCOS

Je vous propose au travers de cet article un rapide bilan et quelques images du 49<sup>ème</sup> salon de l'aéronautique et de l'espace. Je vous parlerai pour finir du projet ZHEST de EADS. Commençons par quelques chiffres, l'édition 2011 du SIAE c'est :

- 131 000 m2 d'exposition couverte
- 192 000 m2 d'exposition statique
- 348 unités de chalets
- 2 113 exposants de 45 pays
- 150 aéronefs dont 40 en présentation en vol dont le Solar Impulse.
- 290 délégations officielles, venues d'une centaine de pays
- 151 500 visiteurs professionnels
- 204 000 visiteurs grand public
- 3 250 journalistes de 80 pays
- 4 500 rendez-vous d'affaires organisés pour 510 participants de 35 pays
- 50 000 jeunes et étudiants ont visité le Forum Emploi-Métiers-Formation qui regroupait 63 exposants

Ce salon aussi a été celui des records d'annonces avec notamment Airbus qui a annoncé les commandes de 730 appareils, ATR avec 60 avions et Safran avec 910 moteurs LeapX commandés. Une présence assez discrète de Boeing qui n'exposera que pour quelques jours ses nouveautés, le B747-8 en version cargo et passagers ainsi que le B787 et un B777 aux couleurs de Qatar Airways tous n'étant présents que pendant les journées réservées aux professionnels. Airbus déplaçant 2 A380 dont un fraîchement peint aux couleurs de la Korean Airlines (qui remplacera au pied levé le n°4 reparti pour 48 heures à Toulouse avec un winglet en moins à la suite d'un incident au roulage vers l'exposition statique), un A330 China Southern et un A318 Elite de Comlux Aviation et bien-sûr l'A400 M présenté en vol pour le président de la République et le dernier jour du salon.



## AERONAUTIQUE

Mais la vedette incontestée reste bien évidemment le **Solar Impulse** arrivé de Bruxelles le 14 juin aux mains d'André Borschberg au terme d'un vol de 15h, la météo incertaine sur la région parisienne l'ayant contraint à faire « des ronds » dans le grand est parisien. Il faudra ensuite attendre le dernier jour du salon le 26 juin pour profiter d'une démonstration matinale de l'avion solaire qui reprendra finalement le chemin de sa base suisse le samedi 3 juillet au matin.



Toujours dans le domaine de l'environnement et de l'énergie solaire, à noter également la présence du **MC15E CriCri électrique** Piloté par Hugues Duval. Ce prototype est équipé de Moteurs GMPE 104 développant 70 CV mais dont seulement 25 % ont été nécessaires pour atteindre la vitesse max (VNE) de 215 km/h en septembre 2010. La Société Diamond Aircraft proposant quant à elle le concept de moto planeur électrique **DA-36 E-Star** à motorisation hybride électrique-thermique qui a fait son premier vol quelques jours avant le salon.



Du côté des hélicoptères on parle aussi « Hybride » avec le très surprenant Démonstrateur **367Z ou X3 (X cube)** D'Eurocopter, concept alliant la voilure tournante et hélices propulsives pouvant atteindre la vitesse de 232 KT (430 km/h) motorisé par 2 turbines TURBOMECA RTM 322 issues du NH90 et de pièces mécaniques de l'**EC 175**, nouveau modèle développé conjointement par la France et la chine et transportant 16 passagers à 285 km/h sur 850 km.



## AERONAUTIQUE

Venus de l'est Sukhoi présentait son **RRJ-95 Superjet 100** qui représente l'aboutissement de l'alliance de Sukhoi avec des partenaires européens, notamment avec Alenia Aeronautica mais aussi Secma pour le développement des moteurs SaM146, conçus et produits par PowerJet, une joint-venture née de l'association de Snecma (groupe Safran) et de NPO Saturn. Retour également d'un avion méconnu mais déjà présenté lors des éditions du début des années 90, **Be-200ES E Altaïr**, version bombardier d'eau du Be-200 qui a fait l'objet d'évaluations de la part de la Sécurité Civile française, nous gratifiant d'une superbe gerbe tricolore le dernier jour du salon.



Présence très remarquable du splendide **Rafale C(F3)** de Saint Dizier célébrant le passage des 30000 heures de vols opérationnelles avec une superbe décoration « Petit Prince ». Tout comme pour l'édition 2009 la **patrouille de France** nous a présenté un programme spécial salon avec plafond limité et absence de croisements mais dont on ne se plaindra pas après toutes ces années exemptées de formation nationale.

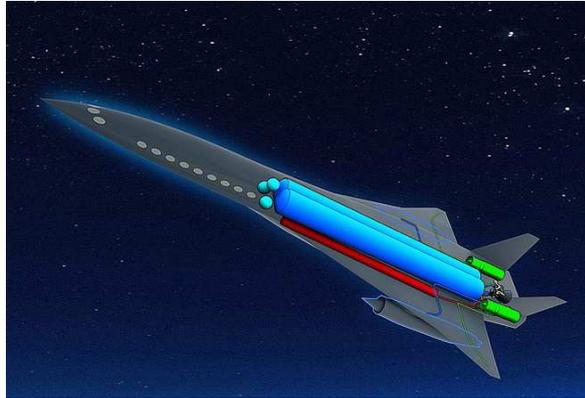


Beaucoup d'autres appareils mériteraient de figurer dans cet article mais au moins une dizaine de numéros de Mach 2.02 seraient nécessaires pour les aborder tous !!! Je terminerai cet album par un clin d'œil à 2 vieilles dames, le **Dc-3** de l'association France DC-3 et le **L1049 Super Constellation** Breitling présents en dignes témoins de notre passé.



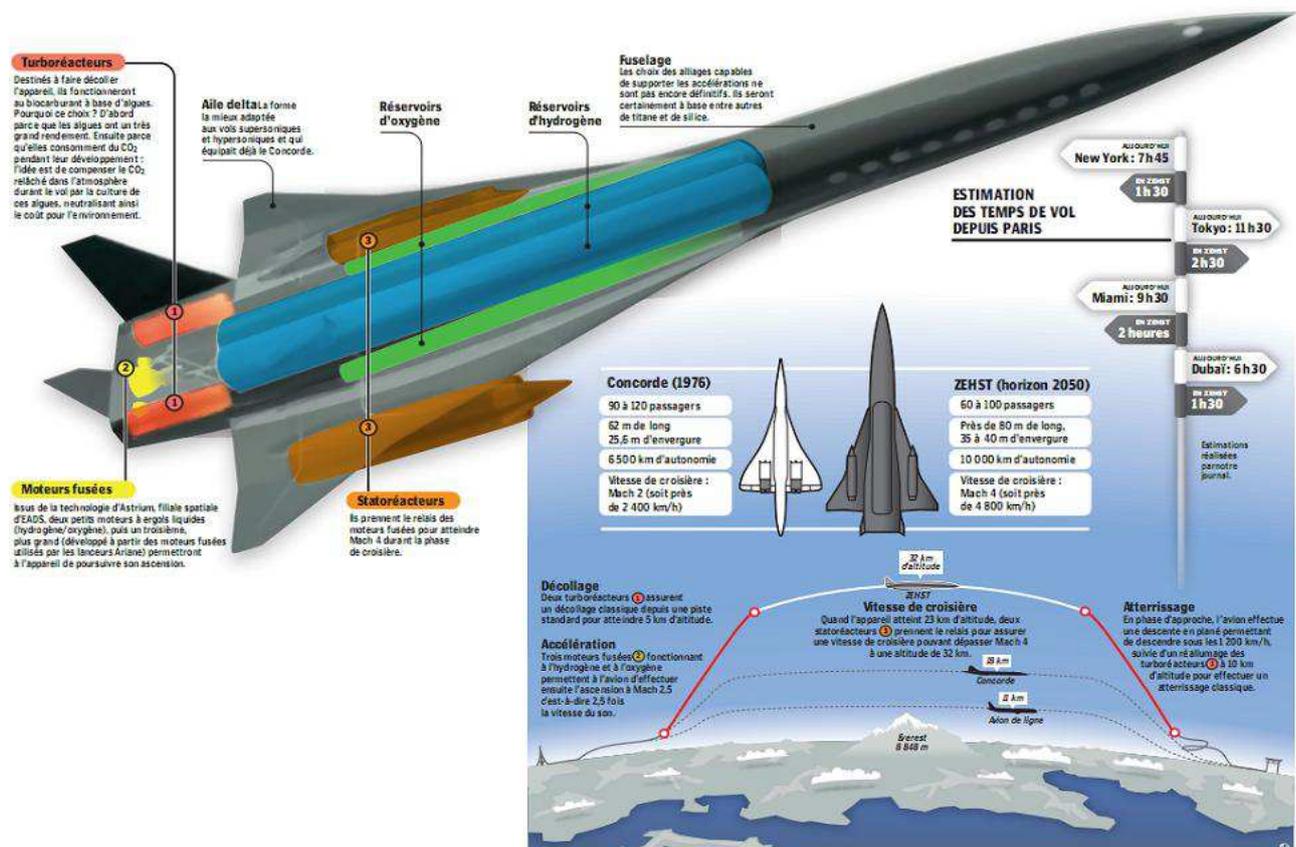
## Le projet ZEHST présenté au salon du Bourget

**EADS Innovation Works et Astrium**, en partenariat avec l'**ONERA** ont présenté lors du 49<sup>ème</sup> édition du salon du Bourget, la maquette du projet **ZEHST (Zero Emission High Speed Transport)**. Jean Botti, directeur général délégué des technologies et innovations chez EADS, assure que ce nouvel avion n'a rien à voir avec le Concorde qui a effectué son dernier vol en 2003.



Ce projet a démarré d'une collaboration, en 2005, avec les industriels aéronautiques japonais débouchant sur un accord signé pour relier Tokyo à Paris à des vitesses supersoniques. Bien que tous les regards se tournent vers Concorde, le projet ZEHST n'est en rien comparable car il faut désormais intégrer les composantes économiques et surtout environnementales dès les phases initiales du projet. Un engin hypersonique et propre serait selon EADS incontournable dans 40 ans.

Ce qui différencie fondamentalement le ZEHST de Concorde c'est le mode ou plus exactement **les** modes de propulsion. Le projet d'EADS décolle à l'aide de moteurs « turbojets » sans réchauffe fonctionnant aux Biocarburants pour la montée initiale vers 5 km et Mach 0.8. S'en suivent pour atteindre Mach 2.5 et l'altitude de 23km, l'allumage de 2 petits moteurs de type moteurs fusée (à Oxygène et Hydrogène liquides) suivi d'un troisième directement dérivé des Vulcains qui propulsent Ariane. La vitesse étant ensuite suffisante (> **Mach2**) la croisière est assurée par 2 moteurs **ramjets** (comme les missiles de croisière) issus de la technologie des statoréacteurs, sans pièces tournantes pouvant fonctionner à l'aide de plusieurs combustibles dont l'hydrogène, le kérosène, le méthane ou un bio carburant pour une consommation très réduite dans tous les cas.



## AERONAUTIQUE

A l'instar de Concorde la croisière est ascendante au fur et à mesure que l'avion s'allège pour atteindre l'altitude de 32 km et MACH 4. La descente s'effectue quant à elle en planant jusqu'à l'altitude de 10km avant de rallumer les turboréacteurs pour une approche et un atterrissage conventionnels avec suffisamment de carburant en réserves pour une remise de gaz ou une diversion. Interviewé par La presse Jean Botti affirme : « ce projet a vraiment une chance de voir le jour car la démarche d'EADS, menée en partenariat avec la DGAC et l'Onera, le centre français de recherches aérospatiales, est cohérente. En interne, que ce soit chez Airbus, Astrium ou EADS Innovation Works, nous disposons de toutes les technologies pour y parvenir. En Europe, il n'y a qu'EADS capable de tout faire, de la conception à la réalisation. On y travaille depuis cinq ans. On a eu le temps de voir si le projet était viable. »

A la question « Avez-vous tiré les leçons de l'échec du Concorde ? » Mr Botti est très clair : « C'était un avion des années 1960. Là, on parle d'un avion des années 2000. Il y a eu un cumul d'années d'expérience sur les moteurs, les matériaux, la sécurité. Ce dernier point est fondamental. Nous avançons étape par étape et le projet ne verra pas le jour avant 2050. »

Mais qu'il voit le jour ou non ce projet va permettre de progresser dans la recherche et notamment l'évaluation de l'hydrogène comme combustible et peut-être comme alternative aux Biocarburants en terme de préservation de l'environnement. Mais aussi l'impact sur la couche d'ozone des vapeurs d'eaux et émissions de monoxyde de Carbone issus des Ramjets, la réduction du boom sonique, la recherche de matériaux plus légers et résistants, la protection thermique de la cabine, la génération de puissance à bord pendant la phase de croisière (emport de génératrices ou autre technologie). Le confort des passagers est un thème également assez complexe car il faudra limiter les accélérations à 1.2g et les effets des radiations cosmiques à l'altitude de croisière sans oublier la limitation du niveau de bruit et de la température à bord de la cabine et du poste de pilotage.

Les premiers démonstrateurs sont programmés pour la fin de la décennie avant d'enchaîner sur la production d'un modèle opérationnel en vue d'une mise en service commercial à l'horizon 2050.



### Les caractéristiques du ZEHST :

Longueur : près de 80m  
Envergure : de 35 à 40 m  
Passagers : 60 à 100  
Vitesse de croisière : Mach 4

### Estimations des temps de vols depuis Paris : (temps actuels entre parenthèses)

Tokyo : 2h30 (11h30)  
New-York : 1h30 (7h45)  
Miami : 2h (9h30)  
Dubai : 1h30 (6h30)

Le coût du projet n'est pas dévoilé par EADS mais qu'il aboutisse ou pas, ce projet qu'il faut qualifier de très sérieux est un excellent laboratoire en cette période clé de recherche d'énergies de remplacement et à la protection de notre environnement. Que nos petits enfants voient à leur tour un supersonique ou pas, il y aura sûrement un « bout » de ZEHST dans les engins à bord desquels ils parcourront la planète.

**Bernard Charles**

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**

*Récolté par René dans Air & Cosmos N°2263 du 29 avril 2011 cet article sur le supersonique d'affaires.*

■ **La Russie ne renonce pas au bizjet supersonique** ■

**Alors que dans le programme** Samolet 2020 du ministère de l'Industrie et du Commerce un gros avion d'affaires supersonique figure en bonne place, l'institut TsAGI rappelle qu'il a lancé des études préliminaires sur un tel avion. Il s'agit du projet baptisé SDD-120 (Sverkhzvukovoi Delovoi Samolet, avion d'affaires supersonique) d'une masse au décollage de 120 tonnes à vocation transocéanique et pouvant transporter jusqu'à 94 passagers dans une configuration mixte deux classes.

**Parmi les problèmes** les plus importants à régler figure celui du bruit. Selon le TsAGI, si l'avion possède une configuration "correcte", le bruit sera atténué par les ailes et l'empennage, ce qui devrait lui permettre

d'atteindre les niveaux de bruit "chapitre 3" de l'OACI lors des phases de décollage et d'atterrissage, avec une réserve de 28,5 EPNdB. D'autres possibilités de réduction du bruit sont à l'étude, notamment au niveau des entrées d'air et des nacelles des moteurs pour parvenir jusqu'au niveau sonore du "chapitre 4".

**Ce projet de l'institut** de Joukovski s'ajoute ainsi aux deux autres actuellement en cours en Russie. Il s'agit du SSBJ développé par Sukhoï (depuis plus de vingt ans!) et le Tu-444 présenté par Tupolev en 2006. Ces deux projets sont beaucoup plus petits que le SDD-120, car ils sont étudiés pour transporter jusqu'à une douzaine de passagers. ■

## LES CHARMES DE L'ANDALOUSIE

Et de ses deux fleuves : le Guadalquivir et le Guadiana  
Avec l'APCOS, du 7 au 14 avril 2011.



Par Ginette et Jean Rousseau  
Membres actifs

L'Andalousie, province la plus méridionale de l'Espagne continentale et la plus éloignée de la France est, peut-être, la plus connue en raison de son climat mais également parce qu'elle a induit, maintes fois, chansons, poèmes épiques, opérettes, voire opéras, qui habitent encore notre mémoire collective. Est-il possible, en effet, d'aller à Séville sans rechercher les remparts de la ville, la manufacture des tabacs ou de guetter la relève de la garde..Bref, **Carmen**, l'Andalouse, est très proche de nous, car révélée par deux compatriotes Prosper Mérimée et Georges Bizet, et... qui n'a pas en tête « **l'air du Toréador** » ?..Elle est aussi la province des murs éclatants de blancheur, des grilles en fer forgé et des balcons fleuris, des gitanes aux reins cambrés qui font voler leurs longues robes tandis que les accompagnent, guitaristes et chanteurs de « **flamenco** » aux voix rauques et exaltées...



### Géographiquement :

L'Andalousie, c'est avant tout la mer, la Méditerranée des Anciens, tellement présente en son histoire qu'elle sert de tissu de liaison entre l'Andalousie occidentale et l'Andalousie orientale. Celle-ci, très montagneuse avec ses « serranias », Sierra Nevada (3478m), Sierra Morena, Sierra Cazorla où le Guadalquivir prend sa source, souvent aride avec les plateaux surchauffés de la région d'Almeria... Soleil et chaleur qui constituent une autre valeur locale, source de bénéfice pour le tourisme. A cette Andalousie des hauteurs, austère, s'oppose celle de l'ouest, constituée des vastes plaines alluvionnaires du « grand fleuve », « l'oued el-Kébir » des Arabes, le « Guadalquivir » pour les touristes que nous sommes... C'est cette Andalousie des fermes et des métairies, des champs fertiles, des marais qui constituera avec celle de la mer et des ports, Séville, Cadix ou Algésiras, le but de notre croisière.

Le Guadalquivir est un grand fleuve, bien que sa longueur de 602 km soit modeste, mais il est le seul fleuve vraiment Andalou...

Le Guadiana, bien qu'un peu plus long avec 744 km, est versatile et n'est jamais vraiment Andalou, souvent Portugais, hésitant toujours en fin de parcours puisque matérialisant la frontière Hispano-Portugaise...



### Administrativement :

Vaste province de 90000 km<sup>2</sup> (un sixième de la France), elle englobe huit provinces régies par un gouvernement autonome, « la Junte Andalouse ». L'annexion de Gibraltar ne représenterait que quelques km<sup>2</sup> supplémentaires... Mais les Anglais tiennent autant à leur rocher que les Espagnols à leurs enclaves marocaines, Ceuta et Melilla entre autres...

## VIE DE L'ASSOCIATION

### Historiquement :

L'histoire, on pourrait dire le destin de l'Andalousie est lié à sa position géographique, et nombre d'invasions sont venues de la mer même si la plus importante n'a fait que traverser le détroit de Gibraltar, soit une quinzaine de kilomètres..Nous sommes alors en 711, et cette conquête arabe, repoussée à Poitiers en 732, verra installer durablement le « califat ». Celui-ci disparaîtra des provinces du nord vers 1031, mais il faudra attendre la fin du 15<sup>ème</sup> siècle, pour qu'Isabelle la Catholique chasse les derniers musulmans et en même temps les Juifs d'Espagne (Séfarades). Nous sommes alors en 1492, année qui verra Christophe Colomb accoster en Amérique avec ses « caravelles » dont l'une des copies est installée dans un faubourg de Séville. Il fallait, certainement beaucoup de courage pour naviguer sur de telles « coquilles de noix », mais ils partaient « de Palos de Moguer, ivres d'un rêve héroïque et brutal, conquérir le fabuleux métal » (l'or des Incas) ... ils partaient aussi évangéliser les « sauvages »..Ainsi, sept siècles de présence Arabe ont à coup sûr marqué la péninsule, d'autant que le retour des chrétiens ne s'est pas accompagné de destructions spectaculaires, nombre de mosquées ayant été « transformées » en églises (la Giralda et la grande mosquée de Cordoue par ex).



Quelques guerres, coups d'Etat, ou dictatures plus tard et nous voilà au 20<sup>ème</sup> siècle. L'histoire de l'Espagne, donc de l'Andalousie, fait alors apparaître les noms de deux dictateurs, celui de Miguel Primo de Rivera dont la statue équestre est toujours présente sur la place principale de Jérés de la Frontera, puis celle plus pérenne de Franco (37 ans). A noter que José Antonio Primo de Rivera fils de Miguel, fût le fondateur de « la Phalange Espagnole ».

Et Juan Carlos vint...

### Notre croisière en Andalousie :

#### Premier jour :



**Accueil à bord de « La Belle de Cadix »,** bateau de croisière fluviale de « CroisiEurope » confortable, réception traditionnelle par l'équipage en grande partie d'origine philippine. Il est alors 19h30, nous avons mis 4h pour faire le trajet Paris Séville par Strasbourg, avons déjà visité « la Tour de l'or, la cathédrale, la Giralda, la manufacture des tabacs



devenue Rectorat », et tout cela après un Tour de ville initiatique. Bref, ce fut avec un réel plaisir que les dix-neuf **Apcosiens** rejoignirent leurs chambres, mais de nouveau ils durent revenir « sur le pont »... pour le « cocktail » de bienvenue... Coucher tôt et premier « combat avec la couette »...

#### Deuxième jour :

**Visite de Séville** où il fait beau mais un peu frais... Pour la découverte de cette ville de 700000 habitants, notre groupe de 19 Apcosiens partagera, et il en sera ainsi pendant toute la croisière, le Bus N°2 avec un autre groupe français préférant, cependant, trop souvent, à notre goût, leur dialecte local à notre belle langue nationale... !



## VIE DE L'ASSOCIATION

Et retour au programme :



- Petit tour des **consulats**, ex-pavillons de l'exposition universelle de 1922,
- Arrêt à la **place d'Espagne** (splendide ensemble de briques et « d'azulages »),
- L'**Alcazar**, château royal d'influence « mauresque » et « chrétienne »,
- Le quartier de **Santa-Cruz** (Juderia), très coloré,
- La « **Giralda** », minaret transformé



- en clocher après le départ des Maures,
- La **cathédrale**, énorme édifice gothique massif, construit sur l'emplacement d'une mosquée détruite par un tremblement de terre.



Après le déjeuner, nous appareillons pour **Cadix**..... que nous atteindrons vers 20h ..après une navigation sans histoire sur l'estuaire très large du **Guadalquivir** (nombreux petits bateaux équipés de filets). Après le dîner, soirée « **flamenco** », en ville... spectacle court mais de qualité.

### Troisième jour :

Brouillard dense sur *Cadix* que nous quittons pour la matinée, celle-ci étant consacrée à la visite de **Jérez de la Frontera** :

- L'**Alcazar**, (château), bien conservé...
- La **cathédrale** et,
- La **place centrale** où le brouillard se dissipe avec peine..Puis, route vers une « **ganaderia** », vaste domaine où l'on élève :



- Les « **taureaux de combat** »
- Les **chevaux** de race « **arabo-andalouse** ». Très beau spectacle, mettant « en scène » de superbes bêtes et plus particulièrement, les chevaux ...



Retour à **Cadix** où le ciel est maintenant complètement dégagé, et après le repas, visite de la vieille ville (fortifiée par Vauban, Vauban le Bourguignon...), après être passés près de l'île de *Trocadero*, où intervint un corps expéditionnaire français en 1823...déjà...!!!

La visite :



D'abord un **tour de ville** en bus, qui nous a permis de voir les fortifications de Vauban, les maisons des riches commerçants (avec leurs tours de guet), le « **tombolo simple** » de Cadix et les terrains gagnés sur la mer..puis les immeubles aux façades refaites avec goût, la maison natale de « **Manuel de Falla** » compositeur du « **Tricorne** » et de « **l'Amour Sorcier** » en particulier..Puis la cathédrale, construite à plusieurs époques... Retour au bateau, « *La Belle de Cadix* »... **A noter** qu'à Cadix, personne ne semble connaître « *La Belle de Cadix* », opérette de Francis Lopez tant chantée par Luis Mariano !....Autre époque...!

## VIE DE L'ASSOCIATION

### Quatrième jour :

Navigation perturbée (roulis) jusqu'au **Guadiana**, puis plus calme jusqu'à **Alcoutim** : nous sommes alors au **Portugal** et il fait très beau et chaud.

**Alcoutim**, petit village « blanc » possède une forteresse, de même que son voisin espagnol... quelques vestiges d'un passé médiéval perturbé et un très beau panorama sur le fleuve...!



Retour au bateau et navigation jusqu'à **Vila Real de San Antonio**, puis après déjeuner, départ pour **Faro**, capitale de **L'Algarve**... Visite d'une ville sans âme et sans beaucoup de « passé »..Heureusement que quelques cigognes nous rappellent que nous sommes en pays méridional et effectivement nous découvrirons une végétation nouvelle :(caroubiers, néfliers, orangers, amandiers..)

Soirée avec spectacle Portugais de qualité : danses par couples au son de plusieurs accordéons ...

### Cinquième jour :

Appareillage à deux heures du matin et navigation en mer, dans le brouillard, jusqu'à **El Puerto de Santa Maria** où nous arrivons vers midi.



Après le déjeuner, départ pour **Sanlucar de Barrameda** produisant la « **Manzanilla** », vin local obtenu à partir de raisins blancs que l'orientation des caves captant l'air marin et la technique d'oxydation fera progressivement virer au rouge...! Puis spectacle équestre, de la « **Haute**



**Ecole** » avec danse « cheval-cavalier et gitane » et travail « à la longe » que nous avons beaucoup apprécié... Et enfin ..dégustation... qui fut , pour nous un moment difficile..à chacun ses goûts...!

### Sixième jour :



Le beau temps semblant définitivement installé, c'est avec plaisir que nous allons, après le petit déjeuner, vers **Gibraltar**. Et après deux heures de route et des formalités douanières qui nous font douter de notre présence en Europe, traversée en son milieu du terrain d'aviation de Gibraltar en minibus puis route, à travers



une ville de tout temps fortifiée, vers la « **Grotte Saint-Michel** »..Bel exemple de manifestation « karstique », démontrant que le « rocher » est un bloc de calcaire..mais n'en déplaise aux Anglais, j'ai préféré les singes..Il faut dire que le « Rocher » était couronné par

## VIE DE L'ASSOCIATION

les nuages...! Ces mêmes nuages qui nous masquaient les côtes marocaines et, en particulier, le Jbel Musa, proche de Ceuta. « **Jbel Musa** » et « **Rocher de Gibraltar**, représentaient, pour les anciens navigateurs Grecs, les « **colonnes d'Hercule** » ...!

S'en suivirent de longues attentes, les minibus semblant nous avoir oubliés, le restaurant peinant à assurer le service à une centaine de personnes...!

Retour au bateau pour le « repas du **Commandant** », qui, préoccupé par de mauvaises prévisions « météo », avait appareillé dès notre retour à bord. Ce fut donc le Capitaine en second (tous chefs..) qui présida l'apéritif ...et le repas amélioré, qui ne peut être qualifié tant nous manquons de superlatifs ...!

### Septième jour :

Arrivée à **Séville** vers deux heures du matin , et après le petit déjeuner, route vers **Cordoue** que nous rejoindrons après avoir traversé de vastes plaines (oliviers, betteraves, poix..), et croisé nombre de cigognes revenues de leur exil hivernal.



**Cordoue**, ville dont le centre historique a été classé par l'UNESCO, nous est apparue, splendide, avec son pont romain, sa tour et sa grande mosquée-cathédrale, éclairée par un soleil généreux accentuant l'ocre de la pierre calcaire ..Nous visiterons, guidés par une très bonne guide, **la mosquée** et **la cathédrale** pour lesquelles nous manquons également de superlatifs, puis, la rue des fleurs et la synagogue (minuscule).



Un peu de temps libre après le déjeuner permettra aux uns, de faire des achats et aux autres, inconscients dont nous sommes, de faire le tour des remparts où le thermomètre indiquait 40°C ...!



Retour au bateau et soirée reposante...il en faut...!

### Huitième et dernier jour :



Dès neuf heures, il nous faut « **quitter le bateau** » qui attend déjà un « **nouvel arrivage** » et nous soumettre aux contraintes horaires imposées par notre avion-charter, mais ainsi nous pourrions refaire une petite visite de Séville avant de nous rendre à l'aéroport...Ce n'est qu'après 18 heures que le groupe APCOS rejoindra **Paris**... après un très beau voyage !.

**Merci à tous et à bientôt !**

**Ginette et Jean Rousseau**

L'ANDALOUSIE EN PHOTOS



Photos Jany Bellat, André Palau

MUSEE EUGENE DELACROIX LE 11 FEVRIER 2011

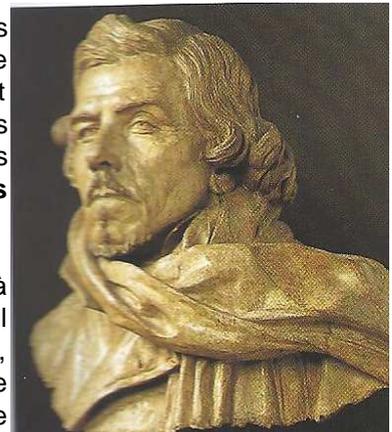


Par Jany Bellat

La place Fürstenberg est vide à 9 heures du matin. La journée s'annonce ensoleillée pour visiter le musée d'un grand peintre qui a eu une grande influence sur le mouvement impressionniste : **Eugène Delacroix**. Nous sommes en avance et nous nous retrouvons autour d'un petit café pour bavarder. Nous sommes tous là à l'intérieur du musée ..sauf notre conférencière !! Malade !! Nous attendons une autre personne en effectuant quelques achats de livres et cartes postales. Une conférencière du musée nous est assignée et commence la visite.

Nous sommes dans la demeure où le peintre s'est installé en décembre 1857 à 59 ans. Un appartement trouvé par l'intermédiaire de son ami le marchand de couleurs et restaurateur de tableaux **Etienne Hard**, pour lui permettre de terminer, sans grand trajet, la décoration d'une chapelle dans l'église Saint Sulpice. Et il obtient l'autorisation de construire son atelier dans le jardin.

Nous apprenons que nous ne pourrions admirer que les œuvres exposées qui font partie des collections permanentes du musée (peintures, dessins et gravures) ainsi que des lettres et souvenirs divers dont les objets ramenés du Maroc ; nous pénétrons dans l'antichambre, où nous nous trouvons dominés par un imposant buste en plâtre de **Delacroix** par **Aimé-Jules Dalou**.



**Ferdinand Victor Eugène Delacroix** est né le 26 avril 1798 à Charenton - Saint Maurice. Une question à notre guide : est-t-il le fils de **Charles Delacroix** ? Un doute pèse sur sa naissance, qui ne sera probablement jamais levé. Légalement il est le quatrième fils de **Charles Delacroix** et de **Victoire Deben** (fille du célèbre ébéniste), mais à l'époque le bruit avait couru (et il court encore) que son vrai père n'était autre que **Talleyrand** !! **Charles Delacroix** était affecté d'une énorme tumeur qui le rendait incapable de procréer. De plus **Eugène Delacroix** bénéficia de la protection occulte de **Talleyrand** qui semble avoir aidé l'artiste débutant dans la carrière artistique. Nous restons songeurs devant ces révélations, car celles-ci ne prouvent rien !

Peinture, Dessins, Gravures : **Delacroix** s'est essayé à toutes les techniques avec à chaque fois le même bonheur. Il a traité tous les sujets passionnément. **Delacroix** est un coloriste né, dont les innovations ont suscité l'admiration de **Cézanne, Gauguin, Renoir, Seurat, Signac, Matisse et Picasso** ...



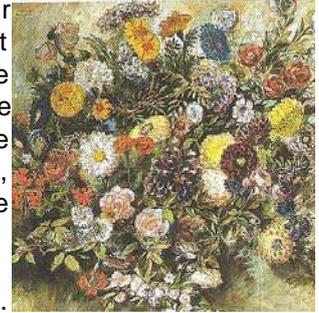
Nous pénétrons dans les 3 pièces de l'appartement et nous admirons les différents tableaux exposés « La Madeleine au Désert » puis « L'éducation de la Vierge » que **Delacroix** peignit lors de son premier séjour chez **Georges Sand** à **Nohant** dans le **Berry** en 1842.



## VIE DE L'ASSOCIATION



« L'Annonciation » envisagée pour l'église saint Denis du saint Sacrement mais à laquelle il renonça pour une « Piéta » qui sera le point de départ d'une nouvelle orientation de l'inspiration religieuse de **Delacroix**, qui trouvera son apogée à l'église Saint-Sulpice.



Devant nous une superbe aquarelle orne le mur et attire nos regards. Contrairement à la tradition qui préfère les bouquets minutieusement ordonnés dans des vases, l'artiste peint des brassées de fleurs dans leur cadre naturel, faisant de ces tableaux de véritables « morceaux de nature ».

Dans un coin de la pièce, la table à peinture : pinceaux et palettes ayant appartenu à l'artiste et différents petits meubles. Sur les étagères quelque objets, comme un verre gravé en cristal de Bohême rapporté par le peintre d'EMS lors d'une cure thermale. Des cuirs, des armes et des instruments de musique, un ensemble de faïences et, à terre, un coffre, le tout en provenance d'Algérie et du Maroc. Ces objets



ont été ramenés par le peintre après un séjour de plus de 5 mois en terre africaine lorsqu'il accompagna le Comte Charles de Mornay dans sa mission diplomatique auprès du sultan du Maroc. Il rapporta également de nombreux croquis et des notes qui attestent l'importance de ses découvertes dans le domaine de la lumière et son admiration pour la noblesse d'un peuple dont il avait pu étudier de près les traditions.

Dans la chambre à coucher de **Delacroix**, le portrait d'un jeune garçon : **Auguste – Richard de la Hautière**. Rapidement esquissé le portrait retient l'attention par la vivacité des traits et la chaude coloration de la chevelure ébouriffée. Le fond de paysage sur lequel se détache la silhouette juvénile du modèle atteste par ailleurs l'influence de paysagistes anglais qui travaillèrent aux côtés de **Delacroix** dans les années 1820-1825.



Les années 1830 : C'est une époque où les femmes sont au centre des ses préoccupations ! **Elisa Boulanger** (peintre elle-même), **Alberte de Rubempré**, **Joséphine de Forget** sa cousine qu'il appelle volontiers « la consolatrice ! » et avec laquelle il entame une relation qui durera plus de trente ans, **Georges Sand** pour qui il éprouvera toute sa vie une amitié teintée de complicité amoureuse.



Mais dès 1835, une femme veillera sur l'artiste jusqu'à la fin de sa vie : **Jenny Le Guillo**. Son portrait exécuté par DELACROIX vers 1840, nous restitue un visage quelque peu ingrat de cette « servante au grand cœur ». Tour à tour sa confidente, son interlocutrice favorite et vers la fin, le cerbère intransigeant de sa tranquillité. Au delà de l'expression sombre et renfermée, transparait un amour sans réserve au peintre.

## VIE DE L'ASSOCIATION

**Eugène Delacroix** nous laisse de nombreux témoignages de son talent (hormis l'exécution de très nombreux tableaux de chevalet). Au **Palais Bourbon** le salon du Roi et la bibliothèque. Un travail au **Palais du Luxembourg**.

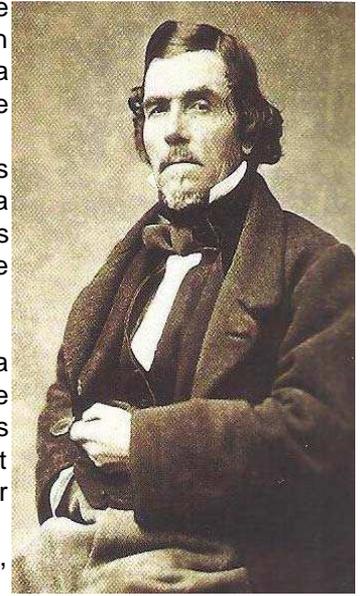


L'achèvement du décor peint de la galerie d'Apollon au **Louvre** XVIIème siècle et son nouveau décor n'a jamais été achevé. Enfin la réalisation dans les dernières années de sa vie de deux ensembles décoratifs capitaux :

Le salon de la Paix à l'Hôtel de ville de Paris (1851,1854) détruit par un incendie sous la commune en 1870 et le merveilleux décor dans l'Église Saint Sulpice à Paris pour la chapelle des saints Anges (1856,1861).

Bien qu'intéressé par l'apparition de la photographie qu'il finit par considérer comme une aide précieuse, **Delacroix** précisera dans son testament « qu'aucune reproduction de ses traits ne devrait être faite après sa mort, soit par moulage, soit par dessin ou par photographie. »

Le peintre avait toutefois accepté de poser, non sans réticence, devant l'objectif d'un **Pierre Petit**, d'un **Nadar** ou d'un **Carjat**.



La visite est terminée et nous nous précipitons dehors dans le jardin pour profiter de la fraîcheur de ce mois de février. Il faisait très chaud dans les pièces et l'un d'entre nous a eu un malaise ! Heureusement il sera très vite remis après un bon repas au restaurant « Les Charpentiers » où nous nous retrouvons pour bavarder et partager le « drink de bienvenue ». Nous sommes encore une fois obligés de quitter les lieux. Il est tard pour les serveurs, mais pas pour nous et les conversations continuent sur le trottoir. Enfin nous nous séparons et nous dispersons dans les rues en flânant ! Il fait encore si beau. !!

A bientôt

**Jany Bellat**

VISITE DE LA MANUFACTURE DES GOBELINS, 3 MARS 2011

Par Jany Bellat

C'est l'auberge **Etchegorry** qui nous accueille par cette belle journée printanière pour commencer notre sortie. Un restaurant (cantine de notre ami Gilbert) qui se trouve à côté de notre siège social donc ; son domicile !! Nous comprenons vite pourquoi ! 3 menus nous sont proposés et les plats servis bien chauds sont délicieux. L'apéritif, du Sud ouest (pousse rapière à base d'armagnac) nous rend tous très joyeux !



A la Manufacture la jeune guide très souriante nous attend dans la cour et gentiment nous fait comprendre en nous voyant un peu dissipés que nous allons voir des artisans lissiers travailler et que le silence était de rigueur !

Nous sommes actuellement sur une des rives de la Bièvre (recouverte depuis 1896). Celle-ci coulait dans la ruelle des Gobelins (rue Berbier du Mets depuis 1935) le long du bâtiment de la manufacture. Une croyance populaire attribuait à la Bièvre, petite rivière prenant sa source à l'extrémité du grand parc de Versailles, des qualités tinctoriales précieuses. Elles avaient permis au XVème siècle à **Jehan Gobelin** de réaliser ses plus éclatantes couleurs. Il établit sur les bords de la Bièvre un atelier de teinture qui connut rapidement un très grand succès.



Si les abords de la Manufacture des Gobelins, le long de la Bièvre ont gardé jusqu'aux premières années du XXème siècle un aspect populaire et champêtre, la rivière elle-même avait depuis longtemps perdu ses vertus et n'était plus utilisée pour la teinture des laines employées au tissage des tapisseries.

Les diverses teintureries, les tanneries, les mégisseries, les lavoirs établis sur les bords de la Bièvre avaient progressivement pollué ses eaux et un « pestilentiel fumet de vase » montait derrière les Gobelins !

Nous nous trouvons dans la cour **Colbert**, dominés par sa statue, mais c'est **Nicolas Fouquet**, surintendant des finances sous Louis XIV qui crée en 1660 sur les terres de son château de Vaux le Vicomte à Maincy des ateliers de tapisseries qui sont à l'origine de la Manufacture des Gobelins. Il confie la direction artistique de cette nouvelle fabrique à un jeune peintre talentueux, **Charles Le Brun**,

qui obtint plus tard le titre de Directeur de la Manufacture.

Après l'arrestation et l'emprisonnement définitif de **Fouquet**, **Colbert** reprend à son compte le projet de Vaux-Le-Vicomte et y associe les artistes découverts par son prédécesseur. Il fonde sur l'emplacement de l'Hôtel des Gobelins une Manufacture de Haute et Basse Lisse réunissant tous les ateliers de lisses parisiens. Il regroupe autour de ces métiers des ateliers de peintures, sculpture, broderie, orfèvrerie, ébénisterie, marbrerie et mosaïque, mais les Gobelins étant destinés aux chantiers royaux, il était nécessaire de créer des ateliers pour répondre aux commandes de la noblesse et de la haute bourgeoisie.



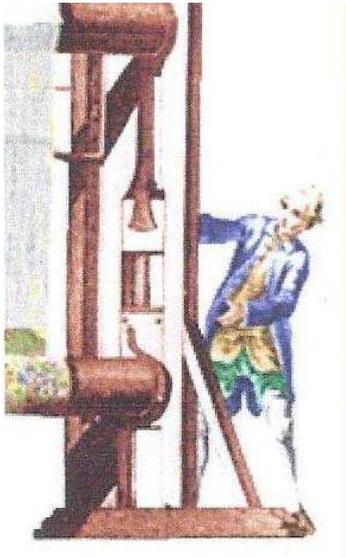
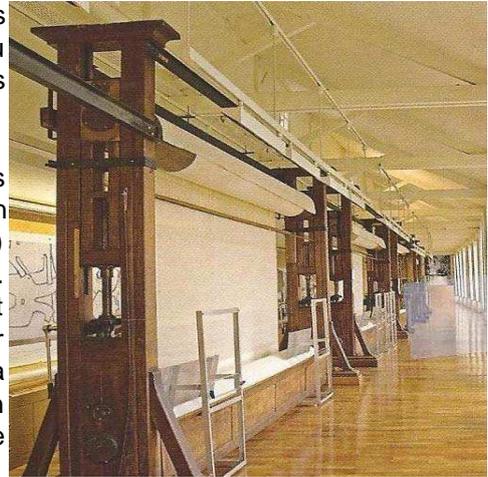
La Manufacture de Beauvais (qui n'appartient pas à la couronne) se spécialisera dans une production très raffinée destinée à cette riche clientèle. La production de la tapisserie tout au long du XVIIème siècle se place dans le cadre des grandes Manufactures fondées par la royauté. Il s'agissait de meubler les maisons royales et de créer des présents pour les

## VIE DE L'ASSOCIATION

ambassadeurs et les princes étrangers en visite en France. Les difficultés économiques de la fin du règne de Louis XIV entraînent l'arrêt du tissage de certaines tentures dont « l'Histoire du Roi » qui nécessitait trop de fils d'or et d'argent. Les Gobelins représentent la grande peinture d'histoire. Parmi les artistes nous citerons **Oudry** et **Boucher** qui finiront par vouloir imposer leurs vues aux lissiers.

Nous traversons la cour Colbert et pénétrons dans les ateliers où se dressent quatre métiers à tisser (15 au total et 30 lissiers) Des lissiers y travaillent pour des tapisseries de 3m50 sur 5 mètres mesures standard.

Notre guide nous initie au métier à tisser .Les Gobelins pratiquent exclusivement le « Haute Lisse » (en hauteur) depuis 1826. La « Basse Lisse » (horizontal e) étant désormais réservée à la Manufacture de Beauvais. Nous remarquons un miroir derrière le lissier. Il nous est expliqué que le lissier travaille face à la lumière sur l'envers de son ouvrage, contrôlant celui-ci sur l'endroit à l'aide d'un miroir. Il se retourne pour voir derrière lui son carton ou son modèle. Le lissier travaille avec la lumière soit de 8h30 à 16h30.



Nous les regardons procéder : Une navette de bois chargée de laine dans la main droite le lissier place le fil de trame à gauche, à droite entre les deux nappes de chaîne, la main gauche écartant le nombre de fils nécessaires. Nous suivons les allers et retour de la navette formant un tout petit bout du motif de la tapisserie.

Pour régulariser parfaitement le tissage, le lissier tasse le fil de la trame au moyen d'un peigne de métal et il recommence !!! Quelle patience ! Il faudra une journée à un bon lissier pour tisser la surface d'un sujet de la taille de la main !! 2 à 3 ans pour une tapisserie et jusqu'à 5 ans !! Un travail digne de Pénélope !! Et ils sont nombreux à souhaiter intégrer la prestigieuse Manufacture des Gobelins ! Quinze postulants sur 50 pourront prétendre au concours de Techniciens d'Art. Quatre années d'apprentissage avant de passer le diplôme de fin d'études. Des études consacrées à la technique, au dessin, et à la découverte des musées.

Outre la patience que requiert ce type de métier, il faut savoir que l'adaptation d'une œuvre en tapisserie ou en tapis soulève beaucoup de problèmes :

- L'agrandissement qui nécessite calculs, tracés, calques et visualisation.
- L'interprétation de l'œuvre.
- Le choix des couleurs et des matières.

Tous ces paramètres impliquent un véritable travail de collaboration entre lissiers, concepteurs et teinturiers et parfois, dès qu'une œuvre est en cours d'adaptation, l'artiste (si celui-ci est encore vivant) et le lissier se rencontrent régulièrement pour partager leurs impressions.

Nous admirons les tapisseries en cours de fabrication .Les couleurs choisies et le dessin qui apparaît. Nous félicitons les lissiers et nous les remercions de nous avoir reçus.

## VIE DE L'ASSOCIATION

Nous nous retrouvons à l'extérieur, Direction « La Savonnerie ». La Manufacture de la Savonnerie est la première manufacture royale, devenue d'Etat, de tapis fondée en France. La Savonnerie tire son nom d'une ancienne savonnerie située à Chaillot à peu près à l'emplacement actuel du Palais de Tokyo. Elle était à l'origine spécialisée dans les fabrications de tapis velouté (XVII<sup>ème</sup> siècle). La manufacture fut réunie à la Manufacture des Gobelins en 1826. L'atelier fut installé sur 2 niveaux dans le bâtiment des nouvelles manufactures en 1968. Aujourd'hui 40 lissiers y travaillent sur 8 métiers.



La Savonnerie utilise un métier à tisser de « haute lisse » identique à celui des Gobelins mais en utilisant une technique différente, en formant un nœud sur l'envers de l'ouvrage et une boucle sur l'endroit qui sera tondu pour obtenir un velours. Au fur et à mesure de l'avancement de l'ouvrage, le lissier le tond puis démêle les poils et les range à la pointe du ciseau pour obtenir un fini parfait. Le lissier travaille sur l'endroit du tapis, le carton placé au dessus de lui face à la lumière.

La manufacture produit principalement des tapis, des décors de paravent et des garnitures de meubles pour lesquels elle atteint des sommets décoratifs reconnus à l'échelle internationale bénéficiant d'une grande réputation de prestige.



La visite est terminée. Nous remercions les lissiers et leur transmettons notre admiration pour ce magnifique travail et surtout leur..patience !! C'est la fin d'une très agréable journée. Il fait encore beau et nous nous dirigeons vers Metro et Bus en bavardant joyeusement. A bientôt !

**Jany Bellat**



## CRANACH ET SON TEMPS

Au Musée du Luxembourg  
Avec l'APCOS, le jeudi 28 avril 2011

Par Ginette et Jean Rousseau



Après un « honnête repas », pris en compagnie de quatorze **Apcosiens**, au restaurant « la Bastide de l'Odéon » qui propose aussi un « **menu parlementaire** », rue Corneille, dans le sixième arrondissement ... direction le musée, en longeant, à *un train de sénateur*, le Palais du Luxembourg... Musée discret, à l'abri du Palais, bien gardé où nous serons accueillis à quinze heures trente..après avoir eu le temps de rêver au **menu parlementaire !!!**

**Cranach et son temps** ... de quel « temps » s'agit-il ? Est-ce :

- le « **temps** » passé depuis sa naissance en 1472, à « **Kronach** », en « **Haute-Franconie** », pays de la bière, proche de **Nuremberg** et de la « **Saxe** », voilà plus de cinq siècles...
- le « **temps** » qu'il faisait ce 4 octobre 1472, jour de la naissance de « Lucas Cranach l'Ancien »...la Haute-Franconie étant, sans doute, déjà soumise aux rigueurs « continentales » qui caractérisent, dès l'automne, ces régions du sud de l'actuelle Allemagne !
- le « **temps** » qu'il prit à vivre sur notre terre jusqu' à sa mort, le 16 octobre 1553 à **Weimar**, après « **avoir fait son temps** » ou, bien sûr ...
- de son « **époque** », précédée de nombreuses guerres, de contestations de toutes sortes, religieuses, artistiques ..et qu'on a qualifiée de « **Renaissance** ». C'est aussi cette époque qui verra le moine **Martin Luther** protester auprès de la « **papauté** » ... (commerce des indulgences, train de vie du clergé..) et « prêcher » sa **Réforme**.

Bref, « **Cranach entre Renaissance et Réforme** » ... nous semblerait être un titre plus approprié...vous avez dit « sémantique »..!

### La Renaissance :

On donne le nom de « **Renaissance** », à la rénovation littéraire, artistique et scientifique qui, née en Italie au XIVème siècle se répandit en Europe jusqu'au XVIème siècle. Celle-ci n'eut pas seulement une portée esthétique, car en développant « l'esprit critique » elle engendra le « rationalisme » à l'origine de la mise en cause du principe d'autorité de l'église catholique et provoqua la crise religieuse de la **réforme**. **Léonard de Vinci**, **Raphaël** et **Michel-Ange** ont été, sans aucun doute, les initiateurs de cette renaissance artistique en Italie. Qu'en est-il de **Cranach l'Ancien** en Allemagne, dont les premiers tableaux sont datés de l'an 1500 : il a alors vingt huit ans et on ne lui connaît pas de « voyage en Italie »..Mais **Albrecht Dürer**, peintre, graveur et mathématicien, né et mort dans la ville toute proche de Nuremberg, auteur de plusieurs voyages en Italie, de 1494 à 1507, a eu, sur **Cranach**, une indiscutable influence, en lui faisant découvrir les nouveaux « **canons** » de la peinture italienne. A moins que celui-ci n'ait, par son style et fort de son succès, personnifié la « **Renaissance au-delà du Rhin** » ...

## VIE DE L'ASSOCIATION

### La Réforme :

Ce **mouvement**, initié par le moine augustin allemand **Martin Luther**, grand réformateur de l'Eglise, changea le cours de la civilisation occidentale. S'opposant à la fois à l'Empereur du Saint-Empire romain germanique **Charles Quint** et à la **Papauté**, il fut mis au « ban » de l'Empire, mais accueilli, à Wittenberg, par son ami, l'Electeur **Frédéric III de Saxe**, par ailleurs mécène de **Cranach l'Ancien**. Bien vite « acquis » aux idées Luthériennes », celui-ci participera alors à la création de l'iconographie protestante, représentant des thèmes chers à la réforme, tirés de l'Ancien et du Nouveau Testament, introduisant cependant quelques citations de la Bible



### L'exposition « Cranach et son temps »

Encore beaucoup de visiteurs pour cette exposition d'un nombre limité d'œuvres de Cranach. En effet, le choix a dû être difficile, car Cranach, répondant à tous ses « protecteurs » qui lui commandaient non seulement des retables et des portraits, mais également des œuvres décoratives pour leurs fêtes et leurs intérieurs... a dû signer au moins 600 œuvres... Et pour faire face à ces nombreuses commandes, il avait ouvert un atelier où deux de ses fils travaillaient, et produisaient...

Les « supports » étaient encore en bois (tilleul), ce qui explique, partiellement, les petites dimensions de ces tableaux. Il est vrai, aussi, qu'il était plus facile de vendre de petites œuvres que des grandes...

La visite, très bien assurée par une guide connaissant bien son sujet, parfaitement audible grâce aux « oreillettes » nous fera traverser six salles d'exposition :

#### 1<sup>ère</sup> salle :

La « crucifixion », peinte à Vienne en 1503, révèle déjà l'esprit novateur de Cranach, qui représente un Christ de trois quarts, l'un des deux larrons de dos et l'autre, de même que la Vierge et saint Jean, faisant face aux spectateurs ... ainsi, ce n'est pas le supplicié qui retient le regard mais la souffrance humaine qui émane de ce visage de femme ... Peut-être est-il possible d'y voir l'influence de Dürer ?



#### 2<sup>ème</sup> salle :



Le portrait de Frédéric III « le Sage » à la cour de Saxe, huile sur bois de 28,5 x 23,5 cm, peinte par Cranach en 1525 montre l'Electeur de Saxe âgé, mais au regard empreint d'une grande complaisance.

- complaisance inépuisable pour Luther qui fut la condition pratique de la réussite de la réforme

- complaisance qu'il accorda à Cranach en l'anoblissant en 1509 : dès lors celui-ci « signera » de son « dragon ailé »...

Revenons en 1506, année où Cranach illustre le martyre de Catherine d'Alexandrie, issue d'une famille noble, d'une grande culture, et à qui personne n'a pu démontrer l'inutilité de la foi chrétienne. Avec la décapitation de Sainte Catherine, le meurtre pénètre dans la peinture de Cranach...



## VIE DE L'ASSOCIATION

### 3<sup>ème</sup> salle :



Huile sur bois de tilleul, de 60X47 cm, où **Lucrèce** qui a préféré le suicide au déshonneur, incarne la fidélité. Elle est aussi un sujet à dimension érotique, ce qui explique son succès. Egalement peinte sur bois, cette « **Charité** » que Cranach représente à peine voilée renvoie à un état « paradisiaque » et est censée illustrer la nature généreuse et nourricière.



### 4<sup>ème</sup> salle :



Influencé par Dürer, Cranach se dégage résolument de la vocation traditionnelle religieuse de la peinture et donne sa propre vision du « nu » : « **femmes sveltes à la taille haute et fine, et aux très longues jambes qui se croisent** ». Ces tableaux révèlent un Cranach plus sensuel que Dürer, celui-ci semblant plus préoccupé par l'anatomie de ses modèles. (Ici, « **Adam et Eve** » et les « **trois Grâces** » de Cranach en témoignent..)



### 5<sup>ème</sup> salle :



Avec « **la nymphe de la source** », en 1537, ... Cranach est au sommet de sa notoriété... il vend beaucoup ... et il s'approprie le spectateur, car, en effet le « **voyeur** » ou le « **satyre** » ne sont pas sur le tableau... A noter la présence de deux perdrix, symboliques... mais les « **nus** » de Cranach finirent par souffrir de leur succès : l'inculpation de « mauvais genre » n'étant pas loin... Quelques siècles plus tard, d'autres peintres célèbres seront « mis

à l'index » pour moins que cela..en France... !

### 6<sup>ème</sup> salle :

Malgré ses succès et son indéniable talent, **Cranach** sera toujours resté, relativement, dans l'ombre du maître... **Albrecht Dürer** ! Ainsi, la « **Mélancolie** » de Cranach, de 1532, s'inspire assurément de « **Melencolia I** » que Dürer a peinte en 1514. Mais celui-ci, en élevant l'art du dessin et de la gravure jusqu'à la perfection, est déjà devenu le maître que Cranach a toujours tenté, en vain, de dépasser... **Lucas Cranach l'Ancien** s'éteint le 16 octobre 1553 à **Weimar** : il aura connu tous les honneurs « **de son temps** » et il reste l'un des grands peintres et graveurs de la « **Renaissance au-delà du Rhin** » ...



**Visite terminée**, peu d'entre nous se sont senti le courage d'affronter, à nouveau, la foule pour revoir cette exposition, ainsi que nous l'avait conseillé notre guide. Et pourtant, malgré la pénombre, voulue semble-t-il, nombre d'œuvres de Cranach l'Ancien mériteraient une étude poussée tant les détails sont riches de symboles vieux de cinq siècles.

Encore une belle et enrichissante visite à verser au crédit de nos organisatrices, **Anik Boglino** et **Aline Weyl**.

**Merci à tous et à bientôt.**

**Ginette et Jean Rousseau**

MUSEE JACQUEMART-ANDRE, JEUDI 26 MAI 2011

« DANS L'INTIMITE DES FRERES AMIS »  
GUSTAVE ET MARTIAL CAILLEBOTTE

Par Jany Bellat

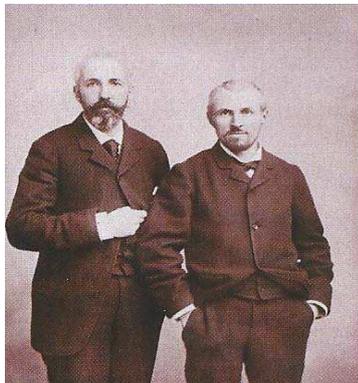
**A** 9 heures (que c'est tôt !) nous avons rendez vous devant le musée. Nous sommes 17 et seuls pour commencer la visite. Toutes les salles sont pour nous. Les salles sont petites, nous apprécions ce privilège !

Nous apprenons que 2 tableaux manquent dans cette exposition :

- L'œuvre phare de Gustave **Caillebotte**, « Raboteurs de parquets » que nous avons pu admirer au musée d'Orsay, et
- « Rue de Paris, temps de pluie » qui se trouve à Chicago à The Art of Institute.



Notre guide nous présente les frères **Caillebotte**.

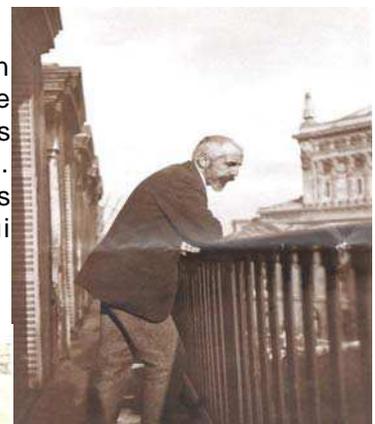


- **Gustave** : peintre de génie mondialement célèbre était l'aîné.
- **Martial** : musicien passionné, dilettante, touche à tout, photographe amateur, talentueux, était son cadet et son complice.

Tous les deux nous ont laissé d'extraordinaires images de leur temps : la troisième république, qu'ils traversèrent en élégants dandys et en observateurs attentifs.

**Martial** installe son appareil près de l'endroit où **Gustave** pose son chevalet. Ils habitent ensemble dans l'hôtel particulier édifié par leur père près des grands boulevards. Ils ouvrent leur fenêtre et regardent **Paris**.

Ils sont au cœur du bouleversement urbain entrepris par le baron **Hausmann**. **Gustave** souligne dans ses toiles la démesure de l'architecture haussmannienne : la géométrie stricte des rues, les vues plongeantes sur les avenues aux perspectives vertigineuses. Les cadrages audacieux inspirent **Martial** pour révéler en images la vie de quartier, les omnibus ou les chevaux de fiacre qui trottaient sur le pavé mouillé.



Fasciné par la modernité, le regard de **Gustave** est irrésistiblement attiré par le spectacle des rues de **Paris** et les scènes de la vie contemporaine.

## VIE DE L'ASSOCIATION



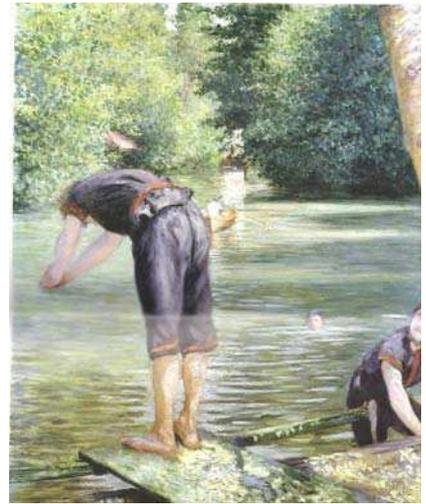
Chroniqueurs de la société, **Gustave** et **Martial** dévoilent aussi leur quotidien : **maman** brode près d'une fenêtre bordée de lourdes tentures rouges-

**Martial** photographie un déjeuner sur l'herbe en famille, fait penser à un thème favori l'impressionnisme : une partie de campagne dans une

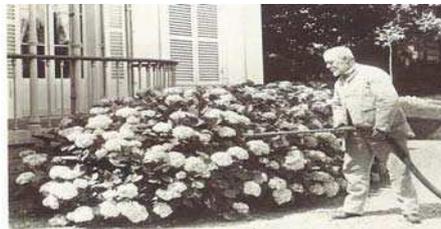
atmosphère familiale champêtre où sont réunies toutes les générations.



La vie de famille à la fin du XIXème siècle coïncide avec le développement des loisirs en commun et, en particulier, avec le plaisir de la baignade.



La vie s'écoule agréablement. On papote près de la cheminée, on se repose à la campagne dans la propriété achetée par leur père à **Yerres**, bordée par la rivière du même nom.



Autre thème de prédilection, le yachting !...

Vice – président du Cercle de la Voile de **Paris**, **Gustave** est un fêru de bateaux. Il organise des régates, dessine et fait construire des voiliers, puis gagne des courses avec son frère qu'il entraîne dans sa passion. Leurs bateaux s'appellent « **Jack** », « **Cul Blanc** » ou « **Roastbeef** » .



L'occasion de saisir des scènes de baignades et de canotages, des reflets de la bourgeoisie au fil de l'eau.



## VIE DE L'ASSOCIATION

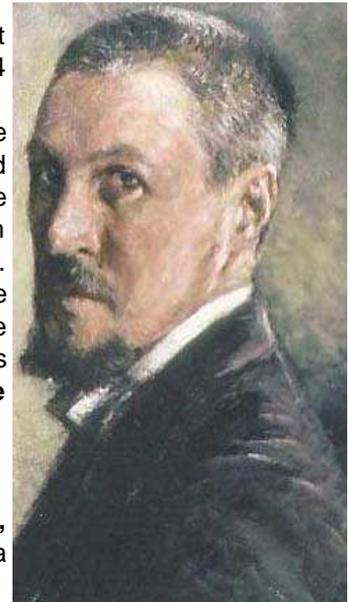
En 1879, la propriété de **Yerres** est vendue par les 2 frères qui viennent d'hériter du patrimoine familial à la suite de la mort de leur mère. Ils déménagent au 31 Bd **Hausmann**, mais vont surtout aménager un prodigieux espace au bord de la Seine, au **Petit Gennevilliers**. **Gustave** y récréa une douceur de vivre, son petit Giverny. Il y peignit sa compagne **Charlotte Berthier**. Discrète présence face au splendide débordement de roses estivales. **Gustave** avait une immense passion pour la botanique. Il a su la satisfaire dans la propriété de **Yerres** et dans celle du **Petit Gennevilliers**.



Alors que **Monet** avait plutôt le goût du foisonnement et de la luxuriance à **Giverny**, **Gustave** aimait les parterres nets. Il les immortalisait ensuite en peinture et **Martial** en photographie.

C'est en jardinant près de la serre perfectionnée qu'il avait fait construire que **Gustave Caillebotte** s'écroula en février 1894 victime d'une congestion cérébrale.

Durant toute sa vie, bénéficiant d'un œil exceptionnel, d'une belle fortune et de bons conseils **Gustave Caillebotte** fut le grand mécène de l'impressionnisme. Non seulement il achète de nombreuses œuvres mais il finance les expositions, loue à son nom un appartement rue de Vintimille pour que **Monet** puisse y peindre. Dans son testament il fait à **Renoir** remise entière de sa dette pour lui épargner des ennuis financiers. C'est lui encore qui finance la seconde exposition impressionniste en 1877. Et qui rachète les invendus, comme « **La Balançoire** » et « **Le Bal du Moulin de la Galette** » de **Renoir** ; (il fera figurer ce dernier tableau dans « **Auto Portrait au Chevalet** » en toile de fond (1879).



A sa mort en 1894, ce sont plus de 60 œuvres de **Manet, Degas, Pissaro, Monet, Sisley, Cézanne** et **Renoir** que ce dernier va prier le conservateur du Musée du Luxembourg d'exposer.

La fin de l'histoire n'est guère glorieuse. Sur ces 67 tableaux, l'État ne daignera en prendre que 38 ! **Martial** se refusera toute sa vie à vendre les œuvres délaissées, un scrupule que n'aura pas sa propre femme une fois devenue veuve !

Notre guide nous quitte ! Fin de la visite !... Nous effectuons quelques achats à la bibliothèque et nous nous retrouvons à quelques uns au restaurant près du musée pour continuer, tout en déjeunant, nos petits commentaires et nos bavardages.

A bientôt !...

**Jany Bellat**

11<sup>ème</sup> CEREMONIE COMMEMORATIVE DE L'ACCIDENT

Roissy, 25 juillet 2011



Par Emmanuelle Kehr

C'est à 10h00 que nous nous retrouvons au mémorial Concorde, non loin des pistes de Roissy. L'endroit est comme toujours très paisible. On y entend le chant des oiseaux et au premier regard, on aperçoit un grand jardin en forme de Concorde : des troènes denses forment le contour d'un Concorde au sein d'une pelouse. La grande allée centrale qui traverse cet « avion de verdure » est bordée par des plaques où figurent les noms des 113 personnes qui nous ont quittés ce jour là. Au fond de l'allée se trouve un superbe monument de pierre dont l'histoire m'a touchée : il a été créé et sculpté par un certain Rolf Kröger. C'est son œuvre qui a été choisie en étant tirée au sort. Mais ce qui est surprenant, c'est que ce M Kröger connaît très bien la famille de notre chère et regrettée Brigitte Kruse,

puisque'il est originaire du même village, en Allemagne. Hasard ou clin d'œil d'en haut, qui sait ? En tous cas, on ne peut qu'aimer davantage cette stèle à la pensée de cette anecdote. Cet endroit est magnifique et hors du temps. Quand on s'y rend, on y retrouve nos chers disparus et on se sent submergé par une douce vague d'émotion.



Nous sommes le 25 juillet 2011. Aujourd'hui c'est la 11<sup>ème</sup> commémoration de l'accident. Un grand et magnifique bouquet nous attend face au monument. Petit à petit, le lieu se peuple mais cette cérémonie est plus intime que les années précédentes. La Compagnie Air France passe cette année le relais de l'organisation à L'APCOS. Elle est représentée par M Yves Abbas qui assure le suivi des accidents qui ont touché Air France. Peu à peu, des officiels se joignent à nous : M Holl, représentant le préfet délégué à Roissy et quelques adjoints, Madame Catherine Maunoury, Directrice du Musée de l'Air et de l'Espace, les représentants de la Gendarmerie de Roissy ainsi que de la Police de l'Air et des Frontières.

Les fleurs sont déposées au pied de la stèle avec solennité par Pierrette Cathala, Pierre Grange et Alain Piccinini sous les caméras de FR3. Tous trois ont bien connu le Concorde avant l'accident. La famille d'Hervé Garcia, steward à bord du vol du 25 juillet 2000, est présente, comme chaque année.



L'émotion, après toutes ces années, est toujours aussi présente et il est bon de se retrouver et de pouvoir se recueillir ensemble au pied de cette magnifique stèle. De nombreux apcosiens participaient à la cérémonie et nous savons que toutes celles et ceux qui n'ont pu se joindre à nous physiquement l'étaient par la pensée.

A l'issue de cette onzième commémoration, celles et ceux qui le souhaitaient ont pu partager davantage de souvenirs autour d'un bon déjeuner.

Emmanuel Kehr

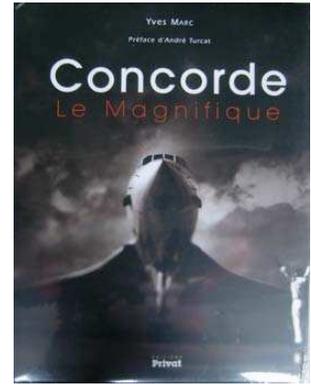
## PRODUITS DERIVES A.P.CO.S

<b>AUTO-COLLANT CLASSIQUE</b> (16cm/8cm) .....	<b>2€</b>
(se colle sur une surface)	
<b>AUTO-COLLANT VITROPHANE</b> (16cm/8cm).....	<b>2€</b>
(se colle sous une vitre)	
<b>BLOC PRESSE PAPIER</b> en verre optique, transparent ou couleur.....	<b>35€</b>
<b>CARRE DE SOIE</b> Concorde 90x90cm (Aquarelle Pierre Boucheix).....	<b>50€</b>
<b>CARTE DE CORRESPONDANCE</b> avec logo A.P.CO.S.....	<b>0.5€</b>
<b>CARTE POSTALE Concorde</b> (Aquarelle Pierre Boucheix).....	<b>1€</b>
<b>CASQUETTE</b> bleue marine ou blanche.....	<b>8€</b>
<b>CASQUETTE</b> bleue type base ball.....	<b>12€</b>
<b>CD</b> audio Concorde, témoignages.....	<b>8€</b>
<b>CRAVATE SOIE</b> .....	<b>15€</b>
(Fond bleu marine uni avec logo A.P.CO.S )	
<b>CRAVATE SOIE</b> .....	<b>15€</b>
(Fond bleu marine, imprimée "multi concorde" avec logo A.P.CO.S )	
<b>DVD</b> "Un Ciel signé Concorde" .....	<b>12€</b>
<b>ECUSSON A COUDRE</b> tissu blanc (logo A.P.CO.S).....	<b>5€</b>
<b>GLOBE EN VERRE</b> optique (30ème Anniversaire ouverture New York).....	<b>25€</b>
<b>LIVRES</b> Concorde "Le Magnifique".....	<b>25€</b>
Un siècle d'Aviation Air France.....	<b>20€</b>
Un Ciel signé Concorde <b>DVD</b> inclus.....	<b>15€</b>
<b>MAQUETTE</b> Concorde métal.....	<b>8€</b>
<b>PARAPLUIE</b> en toile bleu marine, ouverture automatique.....	<b>20€</b>
<b>PIN'S A.P.CO.S</b> .....	<b>3€</b>
<b>POLO</b> blanc 100% coton maille piquée .....	<b>17€</b>
<b>PORTE CLES</b> en verre optique.....	<b>10€</b>
<b>SAC</b> à porter en bandoulière, type besace (beige).....	<b>15€</b>
<b>TAPIS DE SOURIS</b> (cockpit Concorde).....	<b>8€</b>
<b>T-SHIRT</b> blanc 100% coton maille jersey.....	<b>12€</b>

PHOTOS PRODUITS DERIVES



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



Cravates



POLO



TEE-SHIRT



BLOCS EN VERRE



Carte postale



Casquette type Base Ball



Carré de soie 90x90cm (Aquarelle Pierre Boucheix)

Edition du 15 septembre 2011

2011

**25 octobre Conseil d'Administration Air France Invalides 9h30**  
8 novembre Bureau 10h00  
15 novembre Patrimoine 10h00  
**17 novembre Exposition « Cézanne et Paris » au Musée du Luxembourg**  
22 novembre Bureau 10h00  
6 décembre Bureau 10h00  
**12 décembre Musée du Chocolat**  
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  
14 février Patrimoine 10h00  
21 février Bureau 10h00  
6 mars Bureau 10h00  
13 mars Patrimoine 10h00  
20 mars Bureau 10h00  
**27 mars Conseil d'Administration**  
3 avril Bureau 10h00  
10 avril Patrimoine 10h00  
17 avril Bureau 10h00  
**24 avril Assemblée Générale**  
2 mai Bureau 10h00  
9 mai Patrimoine 10h00  
**10 au 18 mai voyage en Irlande**  
22 mai Bureau 10h00

## CONTACTS

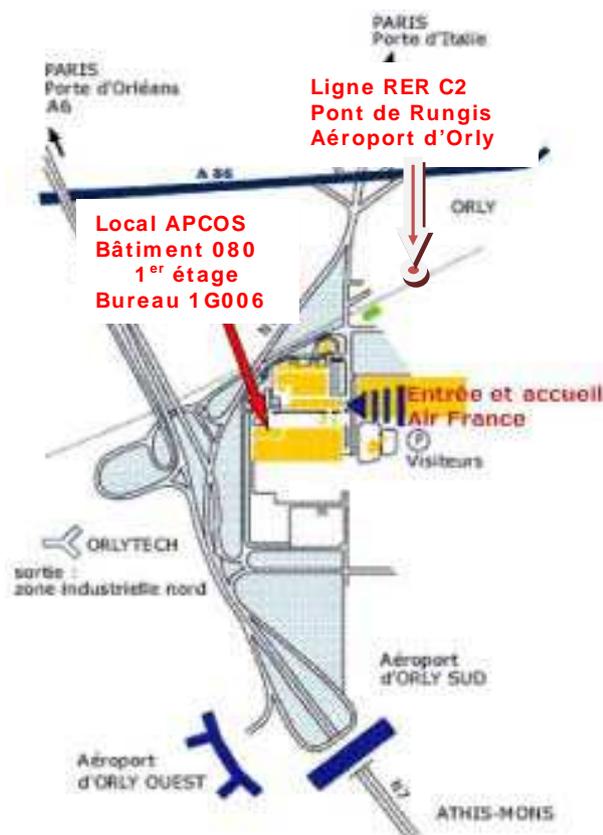
### Siège Social de l'APCOS :

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

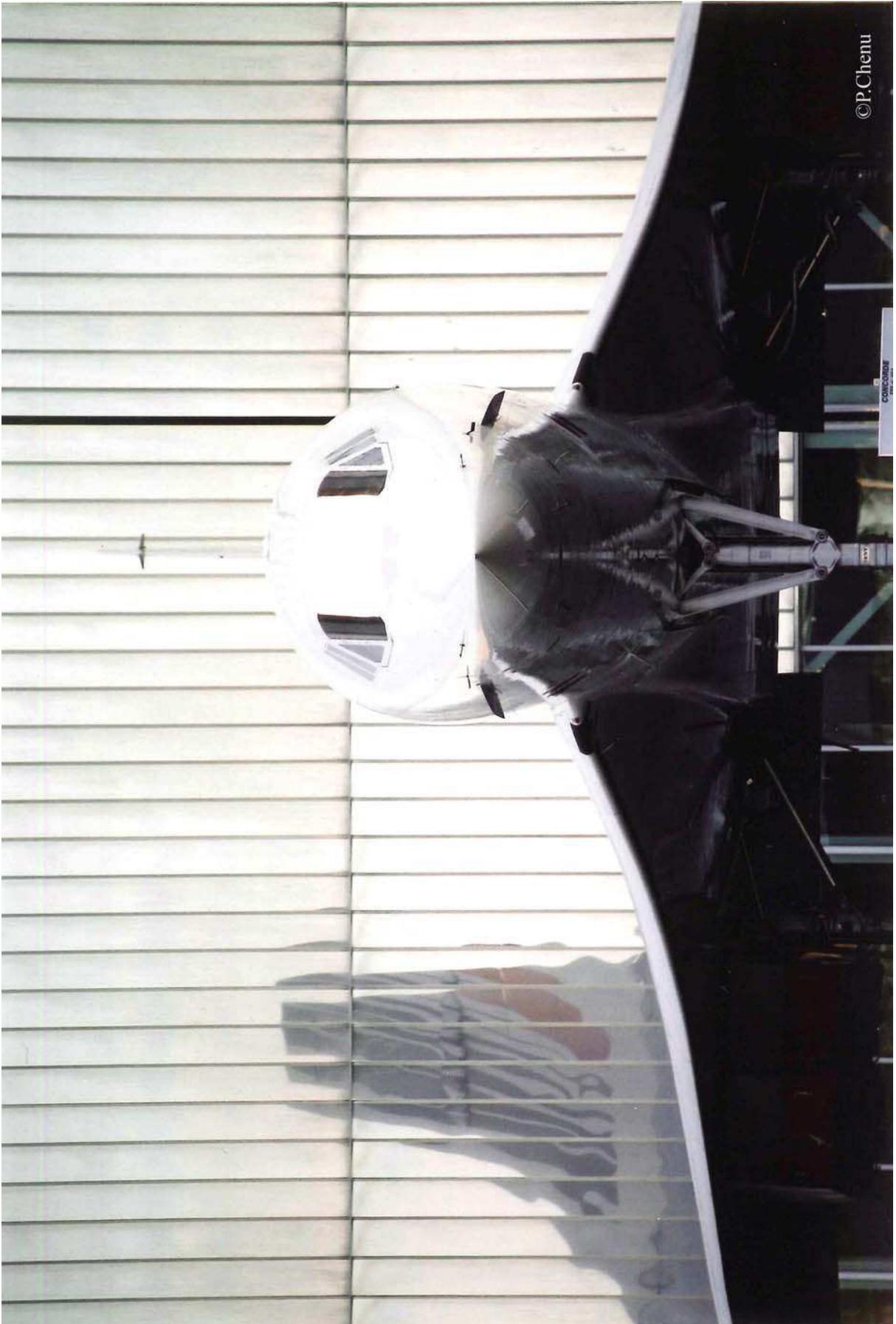
Adresse Internet : [apcos@free.fr](mailto:apcos@free.fr)



### 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.



© P. Chenu

**Le Fox Charlie devant la chaîne de montage A380**  
*(Photo Pascal Chenu)*