

N°46 octobre 2013

mach

2.02



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

MORTAGNE au PERCHE

«Concorde le Mythe»

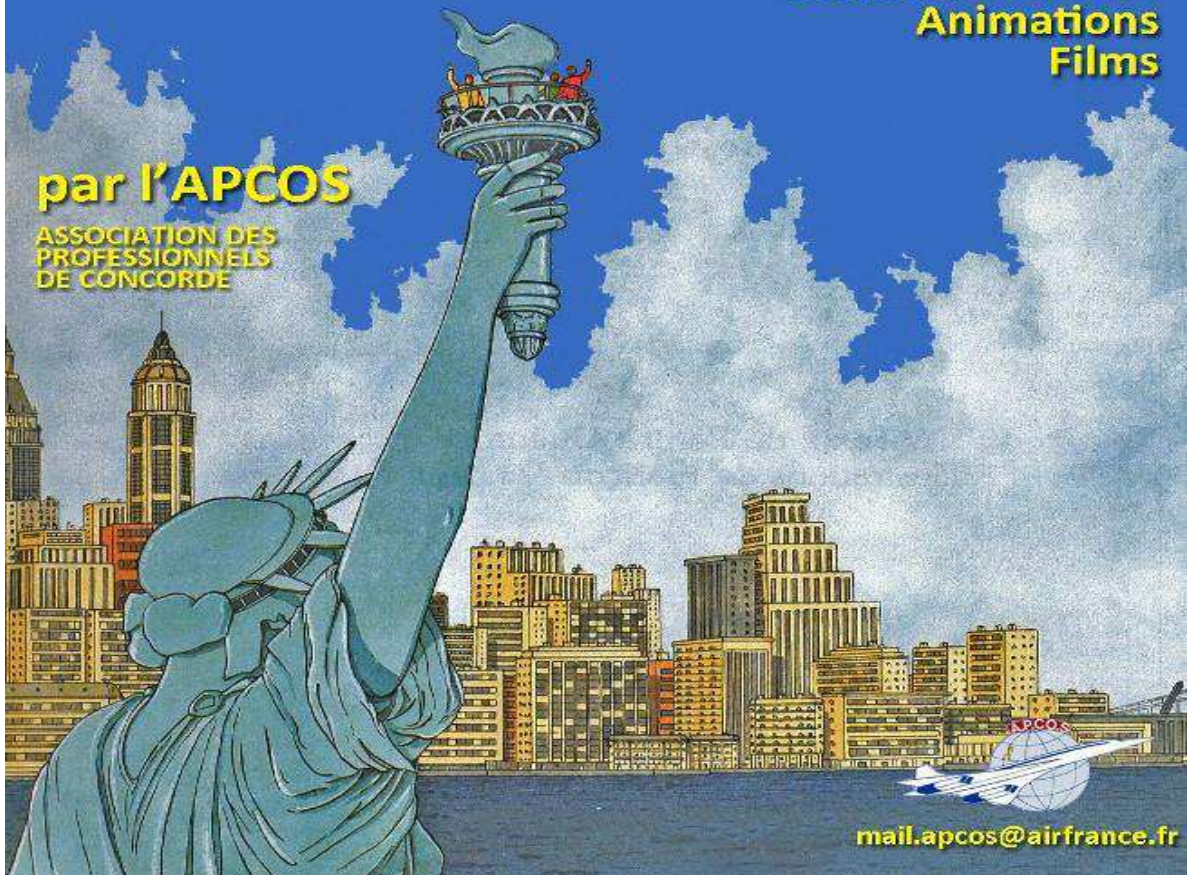
**Samedi 13 avril salle de l'Ancien Palais de Justice
(8, Place du Tribunal)**



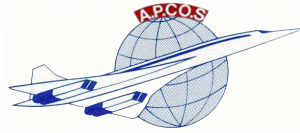
**Exposition 10 à 18 heures
Conférence 16 heures
Simulation de vol
Animations
Films**

par l'APCOS

**ASSOCIATION DES
PROFESSIONNELS
DE CONCORDE**



mail.apcos@airfrance.fr



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, Anik Boglino, Philippe Borentin, Pierre Louis Breil, Jean Claude Caplot, Pierrette Cathala, André Chaumeton, René Duguet, Claude Durand, Gérard Duval, Philippe Girard, Pierre Grange, Claude Herpin, Bernard Lapierre, Roland Leroy, Raymond Machavoine, Hubert Michaut, Annick Moyal, Alain Piccinini, Claude Poulain, Michel Rétif, Michel Rio, André Roger, 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, Gérard Duval, 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.

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°46. octobre 2013

- 1 SOMMAIRE**
- 2 EDITORIAL DU PRESIDENT**
- 3 CONCORDE ... DEJA 10 ANS**
Par Michel Rétif
- 4 L'ARRET DES VOLS CONCORDE**
Par Gérard Duval
- 8 CONCORDE, LE PETIT PRINCE ET LES COUCHERS DE SOLEIL**
Par Alain Bataillou
- 10 LES PLUS LONGS VOLS DU F-BTSC ENTRE 1975 ET 1998**
Par Edouard Chemel
- 17 LES BREVES DE PASCAL**
Par Pascal Chenu
- 18 LE PROJET CONCORDE 02**
Par Jimmy Civault
- 20 SOUVENIRS DE CONCORDE**
Par Gabriel Lasry
- 22 LA FIN DU MIRAGE IV A04**
Par Pierre Dudal
- 30 HOMMAGE A CONCORDE**
Par Jean Vimard
- 32 FAR EAST FLIGHT – CONCORDE 002**
Par Philippe Borentin
- 40 TIME MACHINE**
Par Pierre Sparaco
- 41 13ème CEREMONIE COMMEMORATIVE DE L'ACCIDENT**
- 42 CARNET GRIS**
- 44 LE CONCORDE S'EST POSE A MORTAGNE AU PERCHE**
Par Jany Bellat
- 48 CHAGALL ENTRE GUERRE ET PAIX**
Par Jany Bellat
- 53 EXPOSITION EUGENE BOUDIN**
Par Ginette et Jean Rousseau
- 56 VOYAGE EN CORSE**
Par Ginette et Jean Rousseau
- 62 PRODUITS DERIVES APCOS**
- 64 CALENDRIER 2013/2014**
- 65 CONTACTS**

EDITORIAL



Voici 10 ans que le dernier Olympus s'est tu ; ce numéro de Mach 2.02 revient sur l'année 2003 et les derniers vols Concorde d'Air France. La belle aventure supersonique s'estompe dans les esprits mais pas dans les cœurs et nous en avons eu une belle démonstration lors d'une manifestation organisée à ... Mortagne au Perche (!!) avec, au programme, conférence, exposition et vol simulé.

Si l'on sait en faire la publicité, via la presse régionale en l'occurrence, le public est au rendez-vous d'une telle manifestation, même loin de Paris, et il repart ravi. « Comment Concorde est-il venu ici ? » nous a dit une spectatrice enthousiaste. Concorde fait toujours rêver et le livre d'or de Mortagne en témoigne.

Concorde se doit d'être raconté. L'Apcos est bien placée pour le faire et, étant la seule à pouvoir le faire, elle **doit** témoigner. C'est aussi pour nous, apcosien(ne)s, un dernier devoir envers le bel oiseau blanc.



Pierre Grange

Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue :

Gilbert Barbaroux, Alain Bataillou, Jany Bellat, Philippe Borentin et le site « lesvolsdeconcorde.com », Pierrette Cathala, Édouard Chemel, Pascal Chenu, Jimmy Civault, Pierre Dudal, René Duguet, Gérard Duval, Daniel Gaulard, Philippe Girard, Pierre Grange, Gabriel Lasry, Hubert Michaut, André Palau, Alain Piccinini, Claude Poulain, Michel Rétif, André Roger, Didier Ronceray, André Rouayroux, Ginette et Jean Rousseau, Pierre Sparaco, Jean Vimard, Aline Weyl.

Remerciements aux membres du comité de relecture.

TEMOIGNAGE

CONCORDE ...

... déjà 10 ans



Par Michel Rétif

Il y a 10 ans la belle aventure Concorde se terminait par l'atterrissage à 13 heures 15 minutes le 27 juin 2003 du F-BVFC à **Toulouse-Blagnac** en provenance de **Paris Charles de Gaulle**. Vol supersonique Air France N° 6903. C'était le dernier vol du premier avion commercial à voler à Mach 2.

Équipage technique

Commandant Henri-Gilles Fournier
Second Pilote Eric Tonnot
Officier mécanicien Daniel Casari

Équipage commercial

Christine Badia-Hébras	Franck Touati
Sandrine Pichot	Catherine Pellerin
Alain Debroise	Martine Pelisson

Passagers

Invités par le Président de la Compagnie Air-France, Jean-Cyril Spinetta.
Monsieur le Président du Conseil Général de Haute Garonne, Martin Malvy.
Monsieur le Maire de Blagnac, Bernard Keller.

Les anciens équipages d'essais, André Turcat, Henri Perrier, Gilbert Defer, Jean Beslon, Michel Rétif.

Et quelques-uns des concepteurs de l'avion, Raimond Déqué, Jean Rech, Dudley Collard, Pierre Leconte, Pierre Gautier ainsi que de nombreux acteurs du programme Concorde. Tous étaient heureux d'avoir fait ce vol sur cet avion mythique dont on parlera encore longtemps !!

Certains étaient tristes, quoique satisfaits d'avoir participé à la belle et unique aventure du seul avion commercial supersonique ayant, pendant de nombreuses années, relié les deux rives de l'Atlantique.

En service depuis le 21 janvier 1976 soit 27 ans d'exploitation commerciale, il avait fait plus de cent mille heures de vol à la Compagnie **Air France**.

Après la catastrophe de Gonesse, le service régulier avait repris avec des avions modifiés et équipés de nouveaux pneus Michelin réputés increvables. Cependant, leur entretien devenait de plus en plus onéreux à cause de la relative ancienneté des composants des divers systèmes utilisés. Les techniques appliquées à ces mêmes systèmes sur les avions modernes avaient fait un bond en avant prodigieux grâce à l'apparition de la technologie numérique.

Malgré un bon fonctionnement général de la flotte, il était donc devenu nécessaire au grand dam des « fanas » de CONCORDE d'arrêter son exploitation.

Et pourtant, l'évolution des techniques actuelles permettrait la réalisation d'un « Super Concorde » !! Peut-être qu'un jour ?

Photo en filigrane : Antoine Grondeau.

L'ARRÊT DES VOLS CONCORDE

10 avril – 27 juin 2003



par **Gérard Duval**
Pilote Concorde

Pour l'histoire de l'aéronautique, l'arrêt des vols Concorde marque la fin « provisoire » de l'ère du transport supersonique mais pour ceux et celles qui rendaient possible au quotidien la magie inégalée de ces vols, c'est la fin d'une belle aventure humaine et le début d'une nouvelle vie qu'il faut assumer.

Nous sommes en 2003, ces 3 années passées, nous avons connu la tragédie de Gonesse, l'incertitude puis l'espoir et enfin après bien des efforts constructeur et exploitant, la reprise des vols le 7 novembre 2001. En ce début du mois d'avril 2003, la conjoncture économique s'est dégradée avec la reprise de la guerre en Irak. Concorde assure la desserte de New-York en 5/7 et quelques boucles supersoniques viennent agrémenter le programme. Suite aux nouvelles réglementations « sûreté », nos avions sont équipés d'une porte cockpit blindée avec digicode.

Le 10 avril 2003, Air France et British Airways annoncent leur décision commune de ne pas poursuivre l'exploitation du Concorde au delà du 31 octobre 2003, mais pour Air France qui vient de lancer un programme d'économies exigeant, la fin de l'exploitation est fixée au 31 mai. Cette annonce provoque une vive émotion au sein de la famille Concorde et fait la une des médias.

- « La crise économique a eu raison du mythe » : le Figaro
- « Le supersonique quitte la piste sans relêve » : le Monde
- « Concorde's days numbered, and the nostalgia sets in »: New York Times
- « You cannot retire such an aircraft without a tear » : Financial Times

Consternation et énorme déception pour les 2 commandants du stage Q39, Bernard Robert et Jean-Claude Léopoldès qui devaient partir en vol hors ligne.

À la fin de la conférence de presse, le Président Spinetta rappelle cependant notre obligation « d'organiser les quelques événements qui permettront à cet avion de sortir dans les conditions qu'il mérite ». Fin avril la liste des musées qui vont accueillir nos avions se précise :

- le National Air and Space Museum sur l'aéroport de Washington Dulles
- le Speyer Museum de Sinsheim en Allemagne
- le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget
- le futur parc aéronautique d'Airbus à Toulouse

Le 5 mai, j'effectue ma dernière rotation sur New York. Bien que l'offre commerciale ne permette pas de satisfaire une demande qui a explosé avec plus de 400 billets en attente, nous n'avons que 69 passagers à l'aller et 65 au retour. Une telle situation se renouvellera (57 passagers sur le CDG-JFK du 30 mai) et j'en ignore toujours la raison.

Quatre points « presse » sont organisés à la Direction de la Maintenance les 6, 12, 20 et 28 mai. Sur les 3 points auxquels je vais assister, sont présents pas moins de 155 journalistes, photographes et cameramen de tous horizons : français, anglais, allemands, belges, danois, suédois, suisses, italiens, espagnols, américains, canadiens, japonais et chinois. Encadrés par l'équipe du service de presse, ils sont d'abord conviés à un briefing avec des responsables de la maintenance, des PNT et des PNC Concorde, puis sont dirigés vers le Sierra Delta qui stationne sur le parking proche pour le visiter, le filmer et poser toutes les questions qu'ils souhaitent.



TEMOIGNAGE

Alors que l'échéance approche, il est prévu en plus des convoys :

- un vol spécial Paris New-York Paris les 2 et 3 juin.
- une cérémonie regroupant tous les personnels pour un dernier hommage à la « famille Concorde » le 10 juin.
- une dernière réunion Division au Bourget lors de la remise du SD au musée de l'Air le 14 juin.

Incidentement Air France est à nouveau sollicitée pour améliorer le record de vitesse en circuit fermé sur 5000 km, une demande déjà présentée par André Turcat lors de la reprise des vols. Établis en 1987 avec le bombardier Rockwell B-1 Lancer, les records sur 5000 km en circuit fermé avec des charges de 5 à 30 tonnes, sont détenus par un équipage américain avec une vitesse de 1054,21 km/h. Avec l'accord de mon Chef de Division, j'ai discrètement étudié les différentes possibilités de battre ce record en Concorde sur un triangle supersonique tel celui que nous utilisons pour les vols techniques dans le golfe de Gascogne, un dossier que j'ai baptisé Air France 5000. Dans les années 70 ce type de record ne pouvait être homologué, car la portée des radars prouvant la réalisation de la trajectoire était insuffisante. Un équipage Concorde aurait pratiquement pu améliorer ce record à plus de 2000 km/h mais cela ne sera fait ni par Air France, ni par British Airways ni par Airbus Industries.

Le 31 mai, j'invite Henri Perrier et le frère de Jean Marcot à partager les derniers moments de la vie de Concorde. À la Division, Henri Perrier retrouve avec plaisir quelques anciens de la première époque, André Blanc, Martial Détienne, Pierre Dudal, Pierre Chanoine et nombreux sont celles et ceux qui se rendent en piste pour l'arrivée des 2 vols du jour, le retour du New-York et la dernière boucle de Michel Thorigny et de son équipe d'Air Loisirs Services.

Le 2 juin, 85 invités prennent place à bord du vol spécial AF 4402 pour New-York avec pour équipage : Jean-François Michel, Patrice Lapersonne et Alain Piccinini.

Le 10 juin la famille Concorde se retrouve à la DM toutes professions confondues pour un grand moment de convivialité autour du SD.



Le 12 juin le Fox Alpha est le premier à quitter définitivement les hangars d'Air France à destination de Washington Dulles avec 62 invités ; équipage : Jean-François Michel, Gérard Duval, Jean Yves Dronne. C'est un vol particulier, car Air France s'est engagée en 1989 auprès du Smithsonian National Air and Space Museum à offrir un Concorde après l'arrêt de l'exploitation. Nombre de personnalités sont à bord à commencer par le ministre des Transports Gilles de Robien, le président Spinetta, d'anciens présidents d'Air France, Pierre Giraudet, Jacques Friedmann, Bernard Attali, Christian Blanc, le violoncelliste Rostropovitch mais aussi Gabriel Aupetit, Axel Kucinskis et « Bob » Fischer de la maintenance.



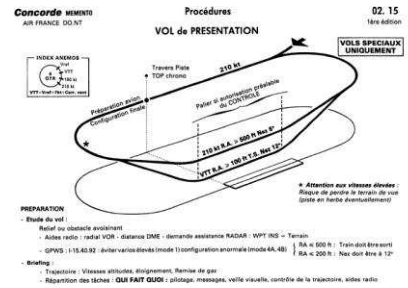
Les anciens présidents d'Air France



A Dulles, l'équipage entoure Rostropovitch

TEMOIGNAGE

Le convoyage du Sierra Delta prévu le dernier jour du salon du Bourget fut un casse tête pour nos Directeurs car le président Chirac voulait voir l'avion en vol. J'avais testé au simulateur la procédure « Vol de présentation » figurant jadis dans le mémento Concorde mais ce n'était plus dans l'air du temps et cela ne se fera pas.



Le 13 juin l'équipage du convoyage fait une reconnaissance en hélicoptère de la trajectoire imposée dans l'espace aérien du Bourget. Le 14 juin le SD effectue d'abord une boucle supersonique au-dessus de la Manche ; équipage : Daniel Manchon, Philippe Neutre et Yannick Pluchon et revient se poser à Roissy pour débarquer les passagers. L'équipage : Roland Demeester, Patrick Delangle et Alain Piccinini, prend la relève et décolle pour le Bourget où se trouve déjà un groupe important de PNT et de PNC Concorde en uniforme ou en civil. L'avion passe à la verticale terrain vers 2000 ou 3000 pieds puis se présente en finale pour un atterrissage standard avant de rejoindre un parking éloigné du public.



La cérémonie officielle a lieu dans le hall Concorde et après les discours du Président Spinetta et du Général Alban (directeur du musée) l'assistance se retrouve sur la terrasse de l'Aéroclub de France autour d'un buffet réunissant actifs et retraités. L'avion est enfin tracté sur l'ère d'exposition face à la terrasse, ce qui permet aux photographes de faire quelques belles photos souvenirs et quelques clichés insolites.

Le 24 juin, c'est au tour du FB de quitter définitivement Roissy pour se poser à Karlsruhe Baden-Baden en Allemagne avec pour équipage : Jean-Louis Chatelain, Robert Vacchiani, Rémy Pivet et pour destination finale l'Auto & Technik Museum de Sinsheim.



Avant le dernier envol du Fox Bravo

Enfin, le 27 juin, c'est l'ultime décollage d'un Concorde aux couleurs d'Air France. Le Fox Charlie quitte Roissy à destination de Toulouse-Blagnac pour être exposé dans le futur parc aéronautique d'Airbus. Il a pour équipage : Henri Gilles Fournier, Eric Tonnot et Daniel Casari. À son bord principalement des dirigeants et hauts cadres d'Airbus Industries accompagnés par leurs illustres aînés, anciens de Sud-Aviation et d'Aérospatiale : André Turcat, Henri Perrier, Gilbert Defer, Michel Rétif, Jean Beslon, Jean Rech, Duddley Collard, Pierre Leconte et Raymond Dequé pour ne citer que les plus connus.



Raymond Déqué Michel Rétif André Turcat Jean Rech Jean Beslon
Henri Perrier Les « Grands Anciens » Dudley Collard
Gilbert Defer Pierre Leconte



TEMOIGNAGE

Le personnel d'Airbus s'est regroupé le long de la piste 33 gauche pour assister à l'atterrissage puis l'avion vient se parquer devant le hangar de Saint Martin où passagers et équipage sont accueillis chaleureusement. Il y eut moult discours dont je ne garde pas le souvenir et une dernière soirée en compagnie de nos anciens dans une ambiance amicale.

Pendant ces 3 mois le simulateur de vol ne fut pas en reste. J'organisais pour ma part une dizaine de séances, accompagné ou non d'autres collègues instructeurs, notamment pour remercier ceux qui nous avaient aidés dans les moments difficiles : ce fut le cas par exemple pour les pompiers de l'aéroport, pour les personnels de DX.VO (service audiovisuel de la compagnie) et pour l'Aéro-club de France. Loïc Pourageaux qui, dans cette période 2000 à 2003, a filmé et réalisé, pour le compte de DX.VO, toutes les vidéos traitant de Concorde, fut au nombre des invités.



Pour conclure, voici la dédicace de Pierre-Henri Gourgeon, Directeur Général d'Air France, inscrite sur le Livre d'Or que j'ai fait circuler en cabine pendant le vol du 12 juin 2003 :
« Ils sont rares, et privilégiés, ceux qui ont pu piloter le plus bel oiseau d'Air France, cette folie qui associe compétence, performance et déraison et qu'Air France a fait vivre pendant vingt-sept ans. Quand vous piloterez les avions à écrans, si informatisés et si sûrs, vous regretterez, comme moi, les pendules nombreuses et enchevêtrées que Concorde offrait encore. »

Gérard Duval



CONCORDE, LE PETIT PRINCE ET LES COUCHERS DE SOLEIL



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

Tous les passionnés d'aéronautiques que nous sommes, avons lu les aventures du Petit Prince de St-Exupéry dont nous venons de fêter cette année les 70 ans de publication. Paru à New-York en 1943 en anglais et en français, ce roman dont le narrateur est un pilote de l'Aéropostale, raconte l'aventure de cet aviateur qui se pose dans le désert en panne de moteur et tente de réparer, comme l'a fait l'auteur !

Le lendemain de son atterrissage forcé, une petite voix lui demande : « S'il te plaît dessine-moi un mouton » ! Le pilote s'exécute et fait connaissance avec ce Petit Prince qui vit sur son astéroïde B 612 tellement petit qu'il lui suffit de déplacer sa chaise après ses activités quotidiennes pour observer plusieurs couchers de soleil, 2 ou 3 ou plus le même jour.



Il se trouve que les performances du Concorde qui volait en croisière plus vite que le soleil nous permettaient d'observer cet étonnant spectacle. Récit d'un de ces vols.

Nous sommes à la fin de l'année 1977 et l'équipage du vol AF 201 prépare le vol qui doit quitter Roissy à 17h00 GMT pour Caracas avec une escale à Santa Maria (aux Açores). Notre avion sera le F-BVFD (le Concorde numéro 11) qui avait fait son premier vol en ligne à Air France quelques mois auparavant, le 30 mars 1977.

L'équipage technique se compose du Commandant **Jacques Mims**, de l'OMN **Gérard Brugeroux**, notre fidèle Gégé, et moi-même en OPL. Nos amis PNC sont : Chef de Cabine **Françoise Chevalier**, les hôtesse **Dominique Badan** et **Florence Bouteille**, accompagnées de **Jean Corcessin**, **Jean-Pierre Labat** et **Jean-Yves Plantey**.



Quelques-uns des membres d'équipage. De gauche à droite : Jacques Mims, Gérard Brugeroux, Alain Bataillou, Jean-Yves Plantey, Jean Corcessin.

TEMOIGNAGE

Pendant que nous préparons le vol, la nuit tombe et c'est notre premier coucher de soleil de la journée ! Le Commandant décide de l'emport de 65 tonnes de carburant, nous quittons le parking à 17h02 pour un décollage de nuit et un vol subsonique à Mach 0,95 jusqu'à la verticale de Nantes où par un petit calcul nous déterminons le point d'accélération pour faire tomber le premier bang sonique au large de l'Île de Noirmoutier.

Et rapidement le miracle se reproduit : au fur et à mesure que nous accélérons dans la nuit, une lueur apparaît devant nous, vers l'Ouest et le jour se relève ! Et bientôt l'astre solaire, qui d'habitude se lève à l'Est, pointe son nez, monte sur l'horizon ouest et nous éblouit ; il est droit devant nous. Quel spectacle !

Le travail pour l'arrivée à Santa Maria ne nous permet pas trop de rêver, il faut descendre et réduire la vitesse. Le soleil se stabilise un peu au-dessus de l'horizon puis recommence à descendre au fur et à mesure que nous ralentissons. En approche à Santa Maria, nous assistons à notre deuxième coucher de soleil de la journée !

Une escale de 48 minutes pour reprendre du carburant (87,5 tonnes ce jour-là), permettre aux passagers de faire une visite de nuit dans la minuscule aérogare de cette île des Açores et nous remettons en route les réacteurs.

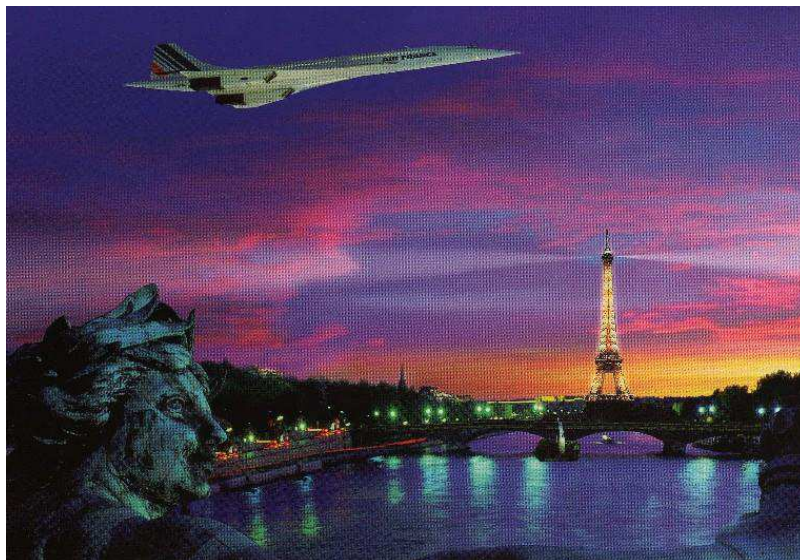
Nous quittons le parking à 19h55, l'horaire, décollons de nuit, la grande flamme de la post-combustion à l'arrière des réacteurs éclairant le paysage et accélérons en continu vers le supersonique au-dessus de l'Océan Atlantique.

Et le spectacle étonnant se reproduit ! Vers l'Ouest, la lueur du jour réapparaît de plus en plus, chassant la nuit, jusqu'à l'éblouissement des premiers rayons du soleil qui va lentement monter dans le ciel, du côté où d'habitude il plonge dans la mer ! Miracle du vol à Mach 2, environ 50 % plus vite que le soleil sous ces latitudes !

Après 2h20 de vol, le soleil est haut dans le ciel et à 200 miles nautiques de Caracas nous commençons la descente en réduisant le Mach. L'astre du jour reprend lentement sa trajectoire normale, sa descente vers l'Ouest. Nous atterrissons à 23h00 GMT et peu de temps après avoir serré le frein de parking contre l'aérogare nous voyons notre troisième coucher de soleil de la journée !

Certes, nous n'avons pas assisté comme le Petit Prince a pu le faire une fois à plus de quarante couchers de soleil juste en déplaçant sa chaise sur son astéroïde, mais les trois que ce vol en Concorde nous a offerts ce jour là sont restés, même après 36 années, un très grand moment de bonheur !

Alain Bataillou



LES PLUS LONGS VOLS DU F-BTSC ENTRE 1975 ET 1998



**Par Edouard Chemel
Commandant de bord Concorde**

Je vous invite à la découverte ou un rappel de mémoire des vols record du Concorde F-BTSC au dessus de l'Atlantique Central et Nord. Ces traversées nous permettront de visiter notre famille et de revivre les grands moments de notre machine.

De grands moments de ma vie ont été partagés avec André Duchange, Pierre Dudal et Jacques Moron, je leur consacre des encadrés.



**Vol d'essais N° 2 du F-WTSC le
5 février 1975 il atteint Mach 2.04**



**Retour du vol papal, le SC survole Djibouti
encadré par 4 Mirage de l'escadron Vexin.**

Voici les vols du Concorde 203 qui sont présentés :

- Vol du 2 janvier 1998 entre La Barbade et London Gatwick
- Vols du 29 mai, du 10 juillet 1976 et du 23 février 1980, réalisés entre Caracas et Paris.
- Vol du 20 mars 1975 : le 203 encore immatriculé F-WTSC, en boucle de Toulouse à Toulouse fait le plus long vol subsonique jamais réalisé par un Concorde.

Présentation du Concorde 203

- **Aérospatiale Essais en vol. Numéro de série 203.**
Roll-out : 22 décembre 1974. Immatriculé F-WTSC, il effectue son 1er vol le 31/01/1975.
Réimmatriculé F-BTSC le 27 mai 1975, il fait une grande partie des vols d'endurance. Il a réalisé aux essais en vol et pour l'endurance 173 vols dont 160 supersoniques pour un total d'heures de vol de 505 heures dont 316 à vitesse supersonique.
- **Air France Exploitation. Immatriculation F-BTSC.** 11.948 heures de vol et 4.859 atterrissages
Destiné à la PANAM, le SC est livré à AF le 16/01/1976
Il réalise les 3 records de distance de 1976 et 1980, décrits dans les pages suivantes. Après l'abandon des lignes vers l'Amérique du Sud, il est mis en stockage le 01/11/1982 et reprend les vols le 28/04/1986.
Il a tourné un film avec Alain Delon et transporté Valéry Giscard d'Estaing et François Mitterrand. Il a fait voler le Pape Jean-Paul II plus vite que le son d'une cloche entre l'île de la Réunion et Lusaka.
Il a réalisé deux tours du monde :
 - TDM N°11. pour American Express Allemagne. départ le 22/11/1988. Commandant Edouard Chemel. 54.000 km en 39h13 dont 14h56 supersonique.
 - TDM N° 33 AF pour INTRAV USA, départ le 08/10/1999. Commandant André Verhulst. 59.095 km en 40h25 dont 17h47 de supersonique

TEMOIGNAGE

LE RECORD DE DISTANCE DU F-BTSC LE 2 JANVIER 1998 7365 km AVEC 100 PASSAGERS A BORD.



Air France ouvre la route de la Havane

C'est le premier atterrissage d'un Concorde sur l'aéroport José Martí de La Havane. Ce vol sert de prélude à l'ouverture dans six mois, en juin 1998 par Air France, d'une ligne aérienne hebdomadaire vers Cuba en B-747 ; en échange la compagnie Cubana de Aviacion peut ouvrir une liaison vers la France.

Le commandant Claude Hétru est aux commandes du Sierra Charlie pour un périple qui va le conduire de Paris à La Havane en passant par Londres Gatwick, Lisbonne et La Barbade. Le retour vers Paris fait escale à La Barbade et à Londres.

Ce vol historique est affrété par le groupe cubain Havanatour et l'agence londonienne Superlative Travel. Une centaine d'hommes d'affaires britanniques sont à bord, ils se rendent à Cuba pour étudier d'éventuels investissements sur l'île.



Concorde se pose à la Havane le 31 décembre, Fidel Castro assiste à l'atterrissage. Il est de très bonne humeur et demande au commandant de visiter l'avion. Claude Hétru le guide au poste de pilotage, l'installe sur son siège. Après la visite de la cabine le commandant le fait sortir sur l'aile pour découvrir la beauté de Concorde.

Disons que l'accueil de Fidel Castro était révolutionnaire.

TEMOIGNAGE



L'équipage sur la passerelle

Le retour de La Barbade vers Londres Gatwick a lieu le 2 janvier 1998, c'est le vol record de distance. Ce vol direct de 7.365 km, 1.380 km de plus qu'un New York, est parfaitement réussi.



Le terminal José Martí à la Havane



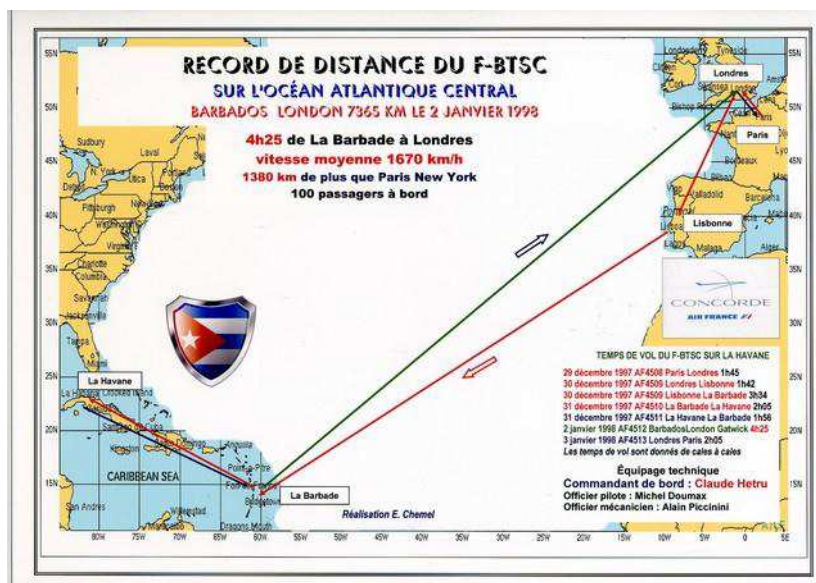
Le SC fête la nouvelle année 1998 à Barbados

Le contrôle de Londres sait que le SC réalise son plus long vol, il autorise une approche directe. Il fait un temps superbe.

A l'atterrissage Piccinini annonce : « il reste plus de 6 tonnes de carburant ».

Équipage technique : Claude Hétru, Michel Doumax, Alain Piccinini (haut gauche sur la photo).

Équipage de cabine : C/C Éric Lerebourg.



TEMOIGNAGE

LES 3 VOLS RECORD DE DISTANCE SUR LA LIGNE CARACAS PARIS LE MEME CONCORDE - LE 203 F-BTSC

1^{er} vol Caracas – Paris, le 29 mai 1976 réalisé par André Duchange.

Au vu des conditions météo médiocres à Santa Maria, le Commandant André Duchange décide de réaliser la liaison Caracas-Paris sans escale. Les 8015 km, 1915 km de plus qu'un Paris-New York ont été couverts en 4h19, dont 3h37 en supersonique, soit à la vitesse moyenne de 1857 km/h. Toutes les conditions favorables étaient réunies avec une température de l'air en croisière de 10° inférieure aux valeurs habituelles et le temps était magnifique sur l'Europe.

Le F-BTSC sera alors baptisé Spécial Caracas par les mécanos de Roissy.

Alain Bataillou vous donne joliment tous, tous les détails de ce vol mémorable sur : lesvolsdeconcorde.com.

Le vol Caracas Paris AF 200
Temps bloc : 12h58 17h32 soit 4h34
Temps de vol : 13h07 17h26 soit 4h19
Supersonique : 3h37
Masse décollage 176.600 t
Carbu décollage : 94,5t - atterrissage 5t
Vitesse moyenne : 1857 km/h

Équipage

André Duchange (1er vol lâché Concorde)

Alain Bataillou Copi, René Duguet méc

Chef de Cabine : Jacquin Henri

Hôt : Hafner Françoise, Marchegay Chantal

Stew : Corcessin Jean, Leblanc Albert



J'ai volé souvent avec André en mars 1951 ... à bord de Caudron Goéland et de DC-3. Il était en stage CdB et moi radionavigant stagiaire. Bien avant Concorde, il pratiquait déjà une contorsion incroyable pour réduire sa très grande taille et la placer dans le minuscule poste de pilotage de ces avions toujours en approche « sous capote » aux instruments. Le radiotélégraphiste en cabine criait les QDM.

Dix ans après, nous avons partagé le bonheur de l'affectation à Pointe-à-Pitre, lui sur Boeing 707 pour les vols Quito-Lima et moi sur DC-4 au réseau local. À bord de son bateau haute performance doté d'un très gros moteur, nous faisons des sorties vers Marie Galante.

Avec son sourire permanent, discret et malicieux, il s'amusait de me voir submergé par les vagues de son jouet qu'il avait baptisé, « Coromon » peint sur la coque !!! (voir l'album de la comtesse).

Nous avons partagé des moments chaleureux en famille, le soir autour de « parillas » qu'il organisait avec Brigitte, son admirable épouse. J'étais le parrain de sa fille devenue, elle aussi, Pilote de Ligne.

En préparant « Chronique de l'aviation », je lui ai dit, un jour, avoir découvert un Duchange, très célèbre adjudant-pilote, tout au début de l'armée de l'Air. Il a répondu avec le sourire de la photo : « C'était mon père » ; photo qu'il avait prise en octobre 1981 avec comme légende au dos : *auto portrait*.

2^{ème} Caracas Paris le 10 juillet 1976 réalisé par Pierre Dudal et Jacques Moron

Équipage : Pierre Dudal Cdb Chef-pilote, Jacques Moron Cdb en place copilote et André Blanc mécanicien. Le SC quitte le parking de Maïquetia à 12h55 GMT, avec 56 passagers à bord. À 17h12, Concorde touche des roues à CDG, et arrive au parking à 17h19. Il reste 7 tonnes 8 de carburant à l'atterrissage. Vol de 4h07 pour couvrir 7 790 km - le temps bloc-bloc est de 4h24.

Dudal a réalisé la liaison avec une entrée par la verticale de Nantes. Après évaluation du vol le Chef-pilote prendra la décision d'interdire la liaison directe.

Avec dix minutes de moins que Duchange, ces vols ont fait une petite histoire. André Duchange m'a écrit un jour ces quelques mots « Moron a dit que je n'avais que 6 tonnes à l'arrivée ! ».

Lors d'une remise de diplômes de records homologués FAI à l'Aéro-Club de France, Pierre Debets a dit « la performance dépend plus de la météo que du pilote ». (Sourire du président Galichon d'Air France).

TEMOIGNAGE



Jacques Moron

J'ai appris le métier de pilote à Air France, début 1955, en stage sur le monomoteur Morane 733 « Alcyon » à St Cyr. J'ai eu la chance d'avoir comme instructeur un pilote talentueux, très patient et surtout généreux.

Son métier était partagé entre le Languedoc 161 sur l'Europe et les séries de *loopings*, *vol dos*, *huit paresseux en Morane*. Après une séance de vrilles, il me dit « on a encore droit à un vol, tu décolles pour terminer ton stage en beauté ». Cette dernière séance en cadeau est un de mes plus beaux souvenirs. Il a fait son dernier vol New York Paris le 25 novembre 1981. Le 19 avril 1983 il participe à la première cérémonie de remise d'insignes 1.000 heures de vol Concorde. Il a fait 18.200 heures de vol dont 1.970 sur Concorde.

Pierre Dudal

Premier pilote de ligne qualifié « pilote d'essais » il a participé aux vols d'essais pour le CEV (Centre d'essais en vol) et, à Air France, il a réalisé les premiers vols réguliers vers Rio, Washington et New York.

Il est chef pilote Caravelle en 1961. Au cours d'un vol de contrôle à Lille, il me qualifie « Caravelle » sur laquelle j'allais passer 6 ans et faire 2.655 hdv.

Le 25 août 1960, au cours d'un vol de réception chez Sud, une décompression importante à 35.000 pieds fait perdre connaissance à tout l'équipage ; seul à réussir à s'alimenter en oxygène, il réussit à stabiliser la machine à 14.000 pieds en sauvant ainsi la Caravelle et l'équipage.

Le 23 octobre 1969, en vol sur le Mirage IV du CEV pour l'étalonnage de la perche de nez de Concorde, il s'éjecte avant le crash du Mirage. Ses vertèbres tassées vont le contraindre à prendre sa retraite en 1978.

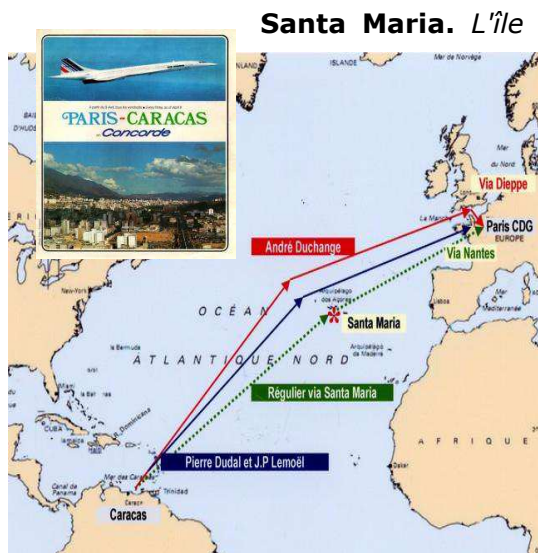
J'ai toujours eu une très grande admiration pour Dudal, sa rigueur et sa carrière foisonnante.



3^{ème} vol Caracas – Paris le 23 février 1980 réalisé par Jean-Paul Le Moël sur le SC

Dudal est contraint de prendre sa retraite en 1978, pour des raisons de santé. Le Moël le remplace à la tête de la division Concorde. Sur ce vol de 4h37 bloc-bloc, son copilote est Dubreucque Alain, *comme Bataillou !* et son mécanicien Claude Poulain qui sera également en fonction sur le dernier vol Caracas.

Je n'ai malheureusement pas pu retrouver tous les détails de cette liaison, une chose est sûre le SC s'est offert ces trois traversées avec très peu de minutes d'écart sur un temps qui comprenait le roulage au sol.



Santa Maria. L'île de Santa Maria a été le point de ravitaillement en carburant pour tous les vols transatlantiques à l'époque des Constellations. Pour ouvrir le service supersonique en 1976 l'escale a été remise en activité. Avec les 7.780 km pour rejoindre Caracas depuis Paris, il faut une escale technique.

Le petit bâtiment de bois qui sert d'aérogare est resté le même depuis 30 ans et l'essence des moteurs à pistons est remplacée par du Jet A1 le fuel du supersonique.

A Caracas le 27 mars 1982, le mécanicien de piste, pouce levé, salue le F-BVFB. Deux minutes plus tard le commandant Pierre Debets décolle le Fox Bravo pour le dernier vol Caracas-Paris régulier d'Air France.

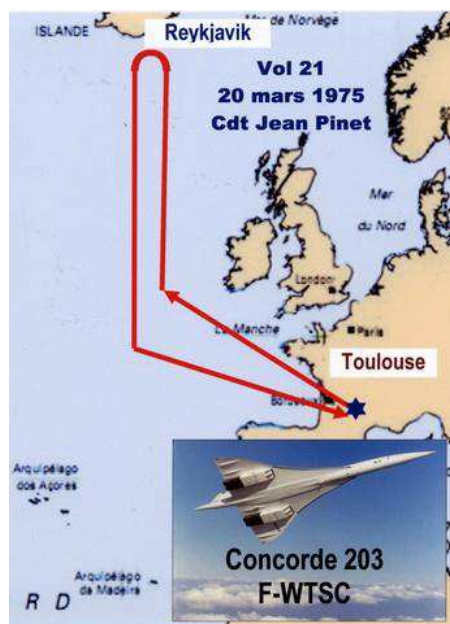
Copilote : Jean Michel Proust

Mécanicien : Claude Poulain

TEMOIGNAGE

LE VOL LE PLUS LONG... TOULOUSE – VERTICALE de REYKJAVIK - TOULOUSE

Vol 21, le 20 mars 1975, le Concorde 203 F-WTSC réalise le plus long vol subsonique jamais réalisé par un Concorde.



TOULOUSE - CÔTE D'ISLANDE - TOULOUSE

Vol d'essais en croisière poursuivi jusqu'à épuisement du carburant dans le réservoir nourrice du réacteur n°1 et de l'arrêt de ce moteur.

Croisière : subsonique ascendante
entre 26.000 et 37.000 ft
Vitesse : Mach 0.93
Temps : Bloc 6h28 dont 6h15 de vol
Distance : 5.250 km.
Carburant : lâcher des freins : 90,2 t
5.000 ft verticale Toulouse : 9,7 t
Masses : décollage : 171.145 t
atterrissage : 87.975 t
consommation carburant : 83.170 t
Livret vol : à l'arrivée, le SC totalise :
57h30 de vol dont 23h46 de supersonique

Équipage :

Jean Pinet, pilote d'essais, place gauche.

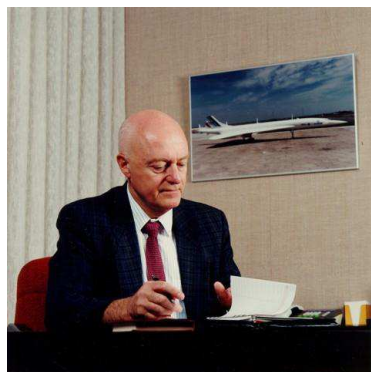
Jacques Schwartz, commandant de bord Air France, place droite.

Ugo Venchiarutti « Totor », mécanicien navigant d'essais, poste mécanicien.

Victor Cappoen, mécanicien navigant Air France, jump seat.

Bernard Kamps, mécanicien navigant d'essais, strapontin du poste.

Claude Durand, ingénieur navigant d'essais, mini-poste ingénieur en cabine.



Jean Pinet, patron d'Aéroformation, il est dans son bureau orné de la photo du 201 F-WTSB. Il a fait son dernier vol et celui de cet avion le 19 avril 1985 de Châteauroux à Toulouse. Né en 1929, il est passé par les Arts et Métiers, Sup'Aéro, l'Armée de l'Air comme pilote de chasse, le CEV en qualité d'Ingénieur d'essais et engagé pilote d'essais Concorde par Turcat le 1^{er} octobre 1965. Exactement 4 ans après, il pilote le proto 001 qui atteint M 1.05 le 1^{er} octobre 1969 ! Tous les stagiaires Concorde ont apprécié sa courtoisie, son savoir, ses petites moustaches et son élégante calvitie. Il a fait plus de 6.000 Hdv dont 1.149 à bord de Concorde.

Jacques Schwartz a débuté le stage au sol Concorde le 17 février 1975 et fait son 1^{er} vol le 22 avril 1975.

Il a eu l'honneur de faire le tout premier vol commercial Concorde de Paris à Berlin le 17 janvier 1976. Au retour du 1^{er} Rio Paris, il est invité, avec son équipage, par Giscard d'Estaing.

Un de ses plus beaux vols : le Paris Colombo Manille en octobre. L'ouverture de New York en 1977 et le premier vol de la Braniff en 1978 figurent parmi ses grandes premières. Il termine sa brillante carrière avec 1.815 Hdv Concorde.



TEMOIGNAGE

Le 23 mars 1975 le F-WTSC va entrer comme prévu en chantier à la fin du mois afin de subir un contrôle général et recevoir l'équipement commercial pour la campagne d'essais « en route ». Il sera doté d'équipements d'enregistrements et d'un mini-poste pour l'ingénieur navigant, occupé pendant le vol par Claude Durand, ingénieur navigant d'essais.

Des techniciens de l'Aérospatiale, de la Snecma, d'Air France et des services officiels sont à bord en plus des six membres d'équipage technique. Pour prendre en compte ces équipements et personnels techniques, la cabine est limitée à 72 sièges. Des invités sont à bord, 20 pour Air France et 19 pour l'Aérospatiale.

La cabine avant, le Salon « Champs Elysées », comporte 20 sièges, la cabine centrale « Tuileries » 24 sièges et la cabine arrière 28 sièges.

Le tout dernier vol d'essais du F-WTSC est le n° 32 du 25 mai 1975. Il a pour mission de faire une mesure de performances et de consommations en atmosphère chaude vers l'Islande et froide vers les Canaries avec les 72 passagers à bord.

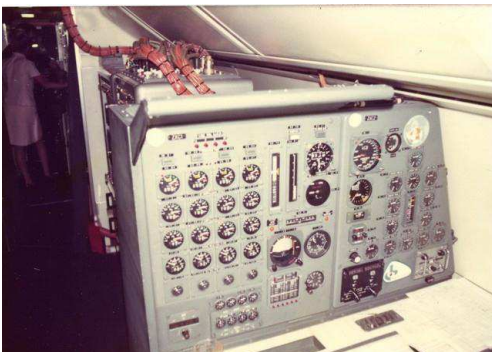
Après ce vol il sera immatriculé F-BTSC



**Le Salon « Champs Elysées »
20 sièges de cuir**



**Cabine centrale « TVILERIES »
24 sièges de toile**



**Mini poste de
l'ingénieur navigant d'essais**



**Cabine arrière « LOUVRE »
28 sièges de toile**



Ces pages ont été consacrées au premier Concorde destiné à une compagnie aérienne. La période des vols d'endurance a été riche en émotions ; au cours de toutes ces lignes et toutes ces photos rares de l'époque, j'ai pensé à toutes les équipes Concorde. Elles ont réalisé 125 vols, parcouru 592.000 km en 305 Hdv et pris soin de 4.680 passagers.

Ces souvenirs de « cabine » rappelleront à tous les PNC le bonheur d'avoir été les premiers à organiser le service Concorde, la référence pour Air France ...

Sierra Charlie a tragiquement terminé sa carrière le 25 juillet 2000 à Gonesse ; avec vous tous, je partage la cruelle injustice de l'histoire de cette machine.

Edouard Chemel

LES BREVES DE PASCAL



Par Pascal Chenu
Membre associé

Pascal travaille actuellement sur l'A350 mais il reste proche de Concorde et nous fait passer quelques informations ou ressentis.

Un bel hommage.

À l'occasion de la rénovation de son centre d'essais en vol, communément appelé « l'abreuvoir », Airbus a renommé ce bâtiment : « Flight Test Centre Henri Perrier » ; Ce bel hommage rappelle qu'Henri Perrier a été un navigant d'essais d'exception et le directeur des essais en vol d'Aérospatiale de 1976 à 1989, année de sa retraite. Merci à Jean Philippe Cottet et Didier Ronceray.



« l'abreuvoir », Airbus a renommé ce bâtiment : « Flight Test Centre Henri Perrier » ; Ce bel hommage rappelle qu'Henri Perrier a été un navigant d'essais d'exception et le directeur des essais en vol d'Aérospatiale de 1976 à 1989, année de sa retraite. Merci à Jean Philippe Cottet et Didier Ronceray.

NDLR : Didier nous a confirmé qu'une inauguration était prévue à l'automne et que ce bâtiment sera personnalisé pour que les gens qui y viennent sachent qui était Henri. Nous ne manquerons pas de vous tenir informé.

Quel avenir pour « Sierra-Alpha » ?

Lancé sur le chemin du retour vers Toulouse après une semaine passée au Salon du Bourget, je décidais de faire escale à Orly pour rendre visite au deuxième Concorde de pré-série F-WTSA dit « Sierra Alpha ». Arrivé sur le site, c'est une vision peu réjouissante qui s'offre à moi. En lieu et place du musée Delta, je découvris un chantier public pour une nouvelle ligne de tramway. Quelle surprise de découvrir ce Concorde devenu le seul vestige du musée et laissé en plein milieu de ce chantier non fermé et donc accessible à tous y compris aux malveillants qui l'ont tagué plusieurs fois. L'appareil a d'ailleurs été repeint en décembre dernier par des bénévoles du musée qui ne baissent pas les bras.

Espérons que la situation actuelle de l'appareil ne reflète pas les futures conditions de sa préservation à proximité d'une station du tramway T7 à Athis-Mons, ville propriétaire de l'appareil.

En reprenant la route, j'ai eu une pensée de compassion pour les membres bénévoles du musée Delta qui ont tant fait pour ce Concorde durant des décennies.

PC



LE PROJET CONCORDE 02

Enfin un avenir meilleur pour Sierra Alpha...



**par Jimmy Civault
Chef de projet Concorde 02**

Jimmy, ancien membre bénévole du Musée Delta, fait partie de ceux qui ne baissent pas les bras. C'est déjà lui qui, en compagnie de Maxime Gallo, avait offert, il y a un an, une nouvelle livrée au Sierra Alpha, le Concorde « présérie » français, qui stationne au sud des pistes d'Orly (voir Mach2.02 d'avril 2012). Il nous présente aujourd'hui le projet qui l'anime et qui apporte une réponse à l'émotion légitime ressentie par Pascal Chenu.

Sierra Alpha est certainement le Concorde le plus connu au monde, non pas pour ses remarquables présentations outre Atlantique, mais davantage pour son état inquiétant d'entretien et de conservation. Ce titre mondial brillamment détenu est en passe de devenir une histoire très ancienne. Pour la 40^{ème} année de son premier vol, c'est un renouveau qui fait figure d'hommage à l'oiseau blanc.

Depuis quelques mois déjà, les Essonnais se réveillent avec un tout autre spectacle offert par le supersonique. Concorde apparaît désormais isolé sur un emplacement dédié, à proximité immédiate d'un axe routier côtoyant la nationale 7 et le nouveau tramway T7. Concorde F-WTSA n'a pour autant pas été déplacé, mais son entourage n'a pas cessé de bouger pour dessiner un avenir très prometteur.



En effet contourner Concorde en tramway à quelques mètres de sa pointe de nez offrira un spectacle inédit qui, en une fraction de seconde, permettra de passer de la livrée Air France à British Airways. C'est la première fois que le public pourra visualiser deux livrées différentes de Concorde d'aussi près et dans un délai très court.

Pour rappel, la double livrée s'inspire du côté historique de cet appareil qui évoluait ainsi décoré lors de ses vols d'essais. Cette livrée spéciale fut apposée juste après avoir porté la livrée SNIAS (Société Nationale Industrielle Aérospatiale).

Un terminus de tramway, situé à une station de l'aéroport, Concorde ne pouvait pas rêver mieux pour en quelque sorte côtoyer les voyageurs de l'aéroport d'Orly.



On peut également noter que cette exposition permanente réduira fortement le risque de dégradation de l'appareil. Dans un précédent article, j'abordais les travaux que je réalisais avec **Maxime Gallo**. Un travail acharné et passionné pour redonner au « présérie » toute sa dignité.

Très peu de temps après cet article justement, nous étions contraints de rendre pinceaux et

TEMOIGNAGE

tabliers. Aéroport de Paris (ADP) réclamait l'arrêt de l'exploitation du Concorde pour une durée indéterminée, le temps de réaliser les travaux pour le nouvel aménagement de l'espace.

À la fin de cette année 2012, le contrat, qui liait depuis 25 ans Athis-Mons, et Athis Paray Aviation (Musée Delta) l'ancienne entité gestionnaire de ce Concorde, arrivait à son terme.

La ville d'Athis-Mons, propriétaire du Concorde engagea alors une réflexion pour l'avenir du « présérie », en rapport avec son nouvel environnement. Elle a d'ores et déjà fait une avancée considérable en sécurisant l'espace par des barrières et la construction d'un local à l'effigie du supersonique, pour sa future gestion.

Le projet « Concorde 02 ».

En marge de tous ces changements, le projet « Concorde 02 », que je préparais en collaboration avec des personnes désireuses d'apporter une toute autre orientation au Concorde présérie, était présenté aux élus. Quelques mois plus tard naissait l'organisation « Concorde 02 ».

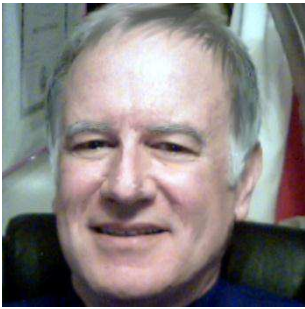
Aujourd'hui, nous sommes une équipe qui travaillons quotidiennement au renouveau du Concorde F-WTSA. Pour tenir nos engagements, nous avons rencontré de nombreux acteurs du secteur aéronautique, notamment lors des journées professionnelles du 50^{ème} Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, à Paris le Bourget. De nombreuses entreprises se sont positionnées sur le projet « Concorde 02 ». Ces engagements nous permettent d'envisager, à partir de 2014, une restauration et le réaménagement de l'appareil.

À terme, Concorde présérie sera ouvert au public et accueillera désormais, des séminaires, conférences aéronautiques, réceptions et événements divers.

Jimmy Civault



SOUVENIRS DE CONCORDE



par Gabriel Lasry
Responsable Marketing Concorde à Air France

Que reste-t-il comme souvenirs pour ceux qui ont vécu l'épopée Concorde ?

J'ai eu le rare privilège alors que je débuteais comme jeune cadre à la Compagnie de me voir attribuer au début de l'année 1978, la responsabilité commerciale du produit Concorde, fleuron de l'industrie aéronautique, porte-drapeau national et vecteur d'image pour la Compagnie Air France. Sans rentrer dans les détails d'une commercialisation qui devait allier l'esthétisme et le savoir-faire français, toute une équipe au sein de la direction commerciale œuvrait pour faire de cet oiseau magnifique un élément majeur de notre dynamique commerciale.

Il y avait une vraie fascination du public pour cet avion, que ce soit au-dessus des Champs-Élysées ou aux aéroports, il ne laissait personne indifférent. La bataille de Ralph Nader contre son arrivée à New York n'a pas convaincu et les américains ont été parmi les premiers à en profiter. Tout ce qui approchait de près ou de loin cet avion était minutieusement étudié, les coloris, les éléments publicitaires et promotionnels. La moindre étiquette bagage devait avoir l'aval du DG de l'époque : Gilbert Pérol.

Pour attirer la clientèle américaine exigeante, nous avons concocté un produit bout de ligne original. Le remplissage dans le sens retour vers Paris était plus difficile à commercialiser, car l'avantage du supersonique suscitait moins d'intérêt. Il s'agissait de lier le transatlantique New York - Paris à un voyage en train Orient Express Paris - Venise en un seul produit de grand luxe. Mais l'Orient Express, le fameux train, appartenait à un Suisse. Qu'à cela ne tienne, nous avons fait un voyage en Suisse, grimpé jusqu'à son chalet pour enfin obtenir cette exclusivité. À chaque arrivée du Concorde, nous avions un contingent de places sur l'Orient Express.

À Montparnasse mon poste était le réceptacle de réactions ou de visites parfois étonnantes pour un avion pas comme les autres. Je vous cite quelques anecdotes parmi les courriers reçus :

- Un paysan français m'envoie la photo d'un Concorde pratiquement à taille réelle en arbuste taillé : colossal.
- Un officier de l'USAF m'écrit que malgré ses milliers d'heures de vol c'est la première fois qu'il aura volé aussi longtemps à la vitesse supersonique.

Le rédacteur de l'Auto Journal est venu m'interviewer pour mettre en tête de son article de 3 pages : Concorde et la formule 1 de Renault : 2 entreprises françaises dont l'image de marque tourne autour de 2 bijoux de la technologie française.

Le comble fut lorsqu'une fameuse marque de Cognac publia en pleine page des photos du Concorde, le nez plongé dans un verre de Cognac avec le titre : « Camus, le Cognac des grands nez ». Imaginez la réaction de la DG d'Air France !

Les vols sur New York, le lancement de la ligne sur Mexico avec un dîner fastueux autour du Concorde en présence des autorités locales, pour l'inauguration, dans un hangar de l'aéroport mexicain ont constitué une aventure et expérience inoubliable.



Gabriel Lasry devant le Sierra Charlie
Vol d'endurance du 5 juillet 1975
Paris – Lisbonne – Curaçao – Caracas
(info: lesvoldeconcorde.com)

TEMOIGNAGE

Après une expatriation en Asie, de retour en France, je me vois attribuer la responsabilité du CRA (Centre de Régulation des Affaires), nom barbare pour les non-initiés mais ancêtre de la dérégulation commerciale dans le transport aérien. Malgré le contrôle sévère d'IATA sur les pratiques tarifaires, Air France avait mis une officine sur pied dont le rôle était de ne plus respecter les règles commerciales IATA et de permettre de négocier les affaires avec les tour-operators ou comités d'entreprise. C'est dans ce cadre-là que de fameuses opérations ont été menées, du rapatriement en B747 du corps de Rock Hudson en Californie un vendredi soir, aux fameux tours du monde en Concorde.

La politique de la Compagnie étant de ne jamais négocier les prix du Concorde et encore moins l'affréter, nous, commerciaux, étions obligés de ronger notre frein alors que notre concurrent British Airways nous faisait le pied de nez avec le sien. Finalement convaincue, la DG lâche prise et nous donne le feu vert.

Qui de la Compagnie ne se souvient du Concorde peint aux couleurs de Pepsi Cola ?..Ce n'est probablement pas ce qui fut de plus glorieux. En revanche, les tours du monde furent une autre affaire, en organisation, en promotion, en réalisation... Qui a commencé ? Le premier contact que j'ai eu fut avec le directeur de l'agence Kuoni. C'est avec lui qu'ont débuté les négociations. Pour Kuoni si elle ne pouvait organiser un tour du monde en Concorde avec Air France, ce serait avec British Airways. Inimaginable ! Nous tenions notre revanche sur la compagnie britannique. Nous serions les premiers à commercialiser des tours du monde en Concorde. Tâche ardue.



Les réunions DC/DK/DO/DM (Direction Commerciale, Direction du Transport, Direction des Opérations Aériennes, Direction du Matériel) se succédèrent pendant des semaines, chaque représentant avec ses questions, ses problèmes et heureusement ses solutions. Quels risques pour l'avion, pour la Compagnie, pour le constructeur ! Où allions-nous trouver des pièces de rechange en cas de panne au bout du monde. Aux réunions internes succédaient les réunions à l'extérieur pour rendre compte à notre affréteur des possibilités et des escales à envisager ou à rejeter. En réunion dans les locaux d'Air France, nous devions faire intégrer les exigences du client et arriver à un compromis acceptable. Aux données techniques s'ajoutaient les problèmes de coût. Que va coûter une telle opération pour la Compagnie ? Quelle marge commerciale allions-nous prendre ? Est-ce que ce sera compatible avec ce qu'un client, fut-il riche, accepterait de payer ? Cela prit un an pour le 1^{er} vol. Un enthousiasme fébrile entraînait tous les participants, navigants, ingénieurs, techniciens...etc. vers la faisabilité et la réalisation d'une telle aventure.

La première opération fut un succès retentissant d'autant plus que l'enthousiasme du personnel navigant, qui s'était très vite pris au jeu, avait fait du voyage une affaire d'initiés, complices d'un événement unique. Équipages et voyageurs faisaient un tout dans une aventure qui devait ressembler aux premiers vols commerciaux.

Les tours du monde suivants ont été le fait d'un agent de voyage audacieux de Marseille qui demanda plus d'escales improbables. La plus marquante fut l'île de Pâques. Je n'oublierai jamais la réaction du responsable de la DM en charge des problèmes techniques quand on lui évoqua l'escale dans cette île perdue du Pacifique. « Si l'avion tombe en panne à cet endroit, il sera impossible de le réparer et ce sera une statue de plus à visiter. »

Restons sur cette image de succès, c'est ce qu'il faudra retenir de cette aventure. Sachez toutefois qu'à l'issue de ces tours du monde, nous avons analysé le type de passager que nous emportions. À notre grande surprise ce n'étaient pas des personnes du show business ou des personnalités connues, mais des Français ordinaires, professions libérales ou commerçants qui avaient choisi cette aventure.

Gabriel Lasry

LA FIN DU MIRAGE IV A 04

Récit de la journée du 23 octobre 1968



**Par Pierre Dudal
Pilote d'essais CEV
Certification Concorde**

Pierre Dudal nous raconte ici la journée du 23 octobre 1968, débutée à Brétigny dans l'attente d'une fenêtre météo favorable à Blagnac et qui se termine à Toulouse au service des urgences de l'hôpital de Purpan après une douloureuse éjection à très basse hauteur. Il apporte, par la même occasion, une réponse à l'article de Maurice Larrayadieu « Mirage IV – Concorde, une filiation ??? » ; article paru dans Mach 2.02 N°45 d'avril 2013.

Le brouillard règne à Toulouse ce matin 23 octobre 1968. Dès qu'il se sera dissipé, nous aurons un beau temps printanier, sans vent, un vrai temps de premier vol, mais pour l'instant la visibilité n'est que de cent mètres avec un plafond touchant presque le sol. De Brétigny, nous suivons l'évolution de la température qui nous donne une bonne indication sur l'heure de dissipation du brouillard. Ce n'est pas tant la météo qui nous empêche de partir, mais plutôt notre Meteor NF 11 N°6. Ce dernier vient d'être transformé tout exprès pour les nombreux déplacements que Gilbert Defer et moi-même devons effectuer à Toulouse et à Bristol Filton entre autres. Il a été équipé d'un VOR/ILS qui nous permet de naviguer et d'avoir un moyen sûr (mais non doublé) d'atterrissage par mauvaise visibilité, ainsi que d'un émetteur VHF à standard de fréquences qui donne la possibilité de contacter n'importe quel contrôle aérien civil ou militaire. Cette installation n'a pas encore été éprouvée, aussi sommes-nous prudents.

Un vol sur Mirage IV a été programmé pour André Turcat ce matin à onze heures : c'est une répétition du premier vol Concorde. Turcat volera sur Mirage IV et Defer, sur notre Meteor, en fera l'accompagnement, tel que cela est prévu pour le premier vol du prototype Concorde en mars prochain. Cet après-midi, nous choisirons un vol parmi la quantité d'essais prévus au programme « Mirage IV/TSS ». Ce sont des essais périphériques particuliers à Concorde au cours desquels il faut évaluer les techniques d'essais applicables au futur supersonique, des essais d'instruments ainsi que des étalonnages.

Il est dix heures lorsque le contrôleur de « Toulouse Essai » nous appelle sur notre ligne directe. Il nous annonce que le brouillard se dissipe. Nous bondissons. J'enfile une combinaison de vol par-dessus mon complet, prends mon casque, mon masque et attrape au passage une paire de chaussures montantes et des sous-vêtements de vol, car je ne vole jamais sur Mirage sans être équipé de la tête aux pieds. Si l'on ajoute la documentation, ma serviette et le plan de vol, c'est assez chargé que je rejoins l'avion. De son côté, Defer a pris une valise car il compte rester à Toulouse plusieurs jours tandis que je rentrerai le soir même avec notre avion.

Le Meteor est à simples commandes et le poste arrière est un siège passager. Je prends les commandes. Defer assure les communications radio. Mise en route, essai des aérofreins, des volets et déjà nous roulons : il est 10h45. À Brétigny, le ciel est sombre, crasseux. À peine décollé face au nord, nous entrons dans les nuages. Nous virons à droite immédiatement pour éviter Orly. Ensuite, comme d'habitude, nous maintenons 900m d'altitude pour passer sous la route aérienne R11 où le trafic des avions de ligne est intense. Près d'Orléans, le



TEMOIGNAGE

contrôleur radar de Brétigny nous autorise à monter à notre altitude de croisière. Nous avons choisi 17 000 pieds soit 5200m afin d'obtenir la vitesse optimum compte tenu des limitations propres à cet avion (Mach 0.7, vitesse indiquée 380 noeuds). Dans ces conditions, notre vitesse de croisière est identique à celle d'un B707 à ceci près que nous effectuons la montée et la descente beaucoup plus rapidement, ce qui nous permet de relier Brétigny à Toulouse-Blagnac en 45 minutes, roulage compris. En passant la Loire, nous émergeons au-dessus de la couche uniforme des nuages comme un bolide, en montée à 30 mètres par seconde. À Limoges, le ciel est clair : on aperçoit la ville entourée des brumes matinales : le temps est magnifique. 11h25, nous sommes en approche sur le terrain de Toulouse. La visibilité est de 2500m et notre ILS fonctionne à la perfection. Atterrissage volontairement long pour dégager la piste tout au bout, où se trouve le parking du CEV. Le mécanicien nous attend ainsi que la voiture qui doit nous amener de l'autre côté du terrain : à Sud Aviation. Nous apprenons que le vol a été reporté à 14h par Turcat. Nous déjeunons à la hâte à la cantine du CEV. On y déjeune d'ailleurs fort honnêtement : l'annexe de Toulouse ne groupant qu'une trentaine de personnes environ, la qualité s'en ressent.

Dès 13 heures, nous retournons à Sud pour faire diffuser l'ordre d'essai. J'assurerai la surveillance du vol à la salle d'écoute avec Pierre Caneill (Ingénieur à Sud chargé de l'Airbus) tandis que Turcat et Defer voleront. De la salle d'écoute située dans la cour de l'usine, on a une vue étendue sur l'ensemble de l'aéroport et de cette place privilégiée, nous suivons tout le cérémonial qui accompagne chaque vol d'essai important. L'équipe de chez Dassault, qui comprend cinq personnes, s'affaire autour de l'avion ; l'un s'occupe des pleins de kérosène, l'autre met en place les enregistreurs, un troisième vérifie le bon fonctionnement des sièges ou du moins s'assure que toutes les sécurités sont en place. Un spécialiste instruments de bord met en route la centrale de cap : c'est le coeur du système de navigation à inertie. Enfin, le chef d'équipe assure la coordination de l'ensemble, vérifie lui-même tous les détails et s'enquiert auprès du motoriste de la Snecma de l'état des moteurs. Le plein d'oxygène est en cours ; il y a tout un matériel autour de cet avion : groupe de démarrage, voitures du service de sécurité et d'incendie, les citernes de carburant s'éloignent, les échelles sont en place pour l'accès de l'équipage aux deux postes pilote et navigateur. Vu de notre perchoir on pourrait croire à un départ d'avion de ligne dans un grand aéroport.

L'équipage arrive : André Turcat combinaison rouge, may-west rouge également qui tranche sur un blouson de cuir bleu nuit et fait une espèce de collerette tels les gentilshommes d'Henri III. Des chaussures montantes de parachutiste et, sous le bras, l'équipement de tête complètent la tenue. L'ingénieur d'essais Henri Perrier, dans le même harnachement, le suit. Rapide échange avec le chef d'équipe. Un coup d'œil autour de l'avion. J'imagine, du haut de mon perchoir, le dialogue : « Tout est paré ? Kérosène ? « Pleins des voilures et bords d'attaque ; rien dans le fuselage, 7 tonnes 800 à bord ». L'essai des transferts se fera sur le chemin de roulement pour éviter de souffler les avions sur le parking. Auroy est un mécano consciencieux ; je pense qu'il rêve de son Mirage IV la nuit. Formé par Martin, une personnalité de l'écurie Dassault, il a le souci du travail bien fait. Avec un ensemble digne d'un ballet bien réglé, le pilote et l'ingénieur, chacun sur son échelle, gravissent les échelons. La cabine se trouve à plus de trois mètres de haut. Une fois installé, j'imagine le pilote égrenant la check-list avec l'aide-mémoire que le néophyte que je suis a rédigée et que je laisse à demeure dans l'avion.



Dans la tour, nos deux postes UHF et VHF sont sous tension. Oscar Zoulou (c'est ainsi que l'on désigne, en vocable radio, l'avion dont l'immatriculation se termine par OZ) nous appelle. « Salle d'écoute, Oscar Zoulou comment me recevez-vous ? » « Cinq sur cinq de la salle d'écoute ». « La tour de Blagnac, ici Oscar Zoulou pour la mise en route dans deux minutes » « C'est clair Oscar Zoulou. Décollerez-vous sur la nouvelle piste ? » « C'est correct, face au nord-ouest ». Tout ce qui traînait autour de l'avion a été écarté. L'équipe de mécaniciens se tient groupée à distance, surveillant la manœuvre ; les pompiers sont à côté,

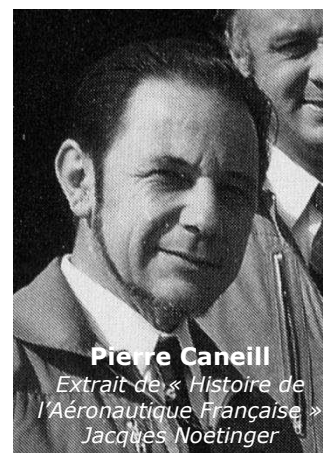
TEMOIGNAGE

prêts à intervenir et seul le chef de piste Auroy est auprès de l'avion en liaison par fil avec l'équipage. Le moteur droit démarre très vite : Caneill et moi ne percevons que peu de bruit à l'intérieur de notre cage de verre, mais le flot de gaz chauds nous permet de déceler à distance l'allumage du réacteur. Le second moteur est mis en route à son tour. L'essai des gouvernes et des aérofreins se distingue nettement d'ici. Le Mirage IV reprend le dialogue : « Oscar Zoulou pour rouler » « OZ de la tour, vous êtes autorisé à rouler, pas de trafic pour le moment. » L'avion s'est aligné sur la piste, pleins gaz secs, sans allumer la post-combustion pour mieux préfigurer le rapport poussée-poids de Concorde. Le Meteor a coordonné son action avec le Mirage et nous assistons, à quatre mois de l'échéance, à ce que sera le premier vol de Concorde. Le vol sera de courte durée : trente-cinq minutes.

Dès la fin du vol, je retrouve Cavin qui m'a préparé mon ordre d'essai et qui assurera l'écoute du vol, de la même salle où je me trouve actuellement. Ce vol est destiné à étalonner l'installation anémométrique de Concorde. L'avion est équipé de la perche de nez du SST, ce qui permettra de préciser l'influence combinée de l'incidence et du nombre de Mach sur l'erreur de statique. La procédure est classique et s'effectue par des « passages à la tour », c'est à dire des survols de la piste à très basse altitude, environ 30 mètres et à chaque passage à des vitesses de plus en plus élevées de manière à balayer la plus grande plage de vitesses possibles, de 220 à 600 noeuds, presque la vitesse du son. L'avion est suivi par deux cinéthéodolites disposés de part et d'autre de la piste, synchronisés avec les enregistreurs de bord.

La difficulté aujourd'hui sera croissante. En effet, pour effectuer ces passages dans de bonnes conditions aux vitesses prévues, il faut être aligné suffisamment tôt. À 220 noeuds, c'est, si l'on peut dire, un jeu d'enfant ; il n'est pas nécessaire, en effet, de s'éloigner beaucoup, le pilote garde le terrain en vue en permanence. En revanche, c'est une autre paire de manches aux grandes vitesses (*Pour fixer les idées, il faut, à 500 noeuds, un diamètre de virage de 8km pour se présenter en approche finale à 60° d'inclinaison. Ce chiffre triple à 30° d'inclinaison*). Les rayons de virage sont importants, les distances d'alignement prohibitives ; c'est pourquoi il faut rechercher un compromis de vitesses en évolution dans le tour de piste, pas trop rapide mais suffisamment tout de même pour atteindre la vitesse fixée en début de passage sur la piste, lorsque commence la mesure.

Pierre Caneill, dont c'est le premier vol, a été instruit très brièvement sur les consignes de sécurité du Mirage IV et les différents instruments dont il dispose. Mais, étant donné son expérience, cela n'a pas posé de problème. Sa tâche aujourd'hui sera essentiellement de lancer les tops synchro et de communiquer à la salle d'écoute un certain nombre de paramètres-clés permettant de mieux identifier les enregistrements au moment du dépouillement du vol. Il est seize heures ; les jours raccourcissent, mais il fait très beau et la visibilité CAVU (*cealing and visibility unlimited*). En réalité visibilité égale ou supérieure à 10km. Le 23 octobre, elle était de l'ordre de 10km. Nous ferons les mesures sur la piste 15, de cette façon nous aurons le soleil de côté, à droite en approche. En revanche, ce n'est pas très favorable pour s'aligner en finale, le dernier virage s'effectuant face au soleil.



Le rituel se reproduit : pleins de kérosène, d'oxygène, l'avion est déjà sous tension de manière à lancer la centrale de cap. Nous gravissons, Caneill et moi, nos échelles pour prendre place. Auroy m'aide à me « brêler ». Nous fermons nos habitacles : Caneill, en place arrière, me confie qu'il ne voit qu'un petit morceau de ciel par l'unique petit hublot en forme de haricot. Je fixe mon ordre d'essai sur le genou droit. Ce n'est pas un vol de tout repos : en permanence dans le tour de piste, il faut rester en vue du terrain ou de points de repères connus, afin de se retrouver dans l'axe de la piste, à la bonne vitesse, au moment voulu et sans aides radio. Dans ce genre d'opérations, le système de navigation à inertie n'est d'aucune utilité.

TEMOIGNAGE

Il est 16h25. Après la mise en route, le point fixe habituel de vérification des transferts et d'absence de fuite de carburant se déroulent comme à l'accoutumée. Nous quittons le parking pour rejoindre l'entrée de piste la plus proche de notre position. « Souris sur manuel et rentrées, survitesses en position arrêt » « Attention pour décollage : top ! » « 120 kilos, 730° de chaque côté » « Top 120 noeuds, je coupe les PC ». Tout ce jargon pour confirmer la procédure utilisée : en effet, afin d'être entraînés à des rapports poussée/poids faibles en vue des essais ultérieurs, nous ne décollons pas à la poussée maximale disponible sur Mirage IV. C'est aussi la raison pour laquelle la post-combustion est coupée en cours de décollage.

Sitôt décollé, je demande à la tour l'autorisation d'effectuer mon demi-tour ; celle-ci me signale un Fouga devant moi qui approche de la piste parallèle à celle que j'utilise. C'est la rançon des terrains moitié civil - moitié essais en vol : la cohabitation ne nous facilite pas notre tâche. « La tour, d'Oscar Zoulou, je reste à 500 pieds » « OZ, après votre passage, vous virez à gauche pour refaire un autre passage, correct ? »

Premier passage à 220 noeuds à l'entrée de piste, en accélération vers 300 noeuds, virage à gauche, l'avion répond avec une docilité parfaite. La configuration lisse adoptée pour ce vol nous donne une manœuvrabilité plus grande, un pilotage plus pur aussi. Deuxième passage à 100 pieds : cette fois-ci, il faudra accélérer de 300 à 400 noeuds en cours de passage. Un véritable rase-mottes à près de 800 kilomètres à l'heure avec un pur-sang qui ne demande qu'à aller plus vite, c'est grisant. « Je vous signale le Fouga en approche finale à 1500 pieds maintenant » dit la tour. « Je suis à 600 pieds, je viens de couper sa route. »



Il y a de la brume et la visibilité à basse altitude n'est pas fameuse. Tout s'arrange et je peux me présenter sur la piste 15, dite piste Concorde, face à la ville de Toulouse dans de bonnes conditions. Sitôt le passage effectué, je dégage par la gauche, voluptueusement dans une chandelle qui permet d'incliner très fort l'avion et de serrer le virage ; c'est le seul moment où Caneill a l'occasion d'admirer le paysage par son hublot.

Troisième passage : les choses se corsent. La vitesse au cours du survol de la piste passera de 400 à 500 noeuds soit plus de 900 kilomètres à l'heure. J'ai pu monter à 1500 pieds, ce qui m'a permis de garder le terrain en vue. Dernier virage à 350 noeuds, 66° d'inclinaison ; je me présente en finale en accélération pleins gaz secs et règle ma vitesse de début de mesure à l'aide de petits coups d'aérofreins. « Top début de mesure ». La vitesse croît mais plafonne à 480 noeuds. Il faudra, au prochain passage, allumer la post-combustion. « OZ virage à gauche, je vous signale une Caravelle qui décolle actuellement sur la piste parallèle. Elle gardera son cap en montée. » « Bien compris je l'ai en vue. »

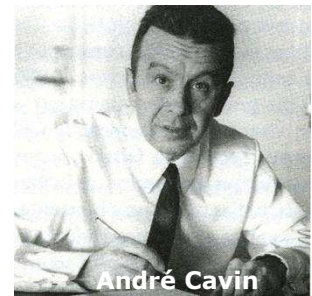
Il s'agit maintenant de serrer les virages pour ne pas perdre de vue la piste et mes points de repère personnels. Le passage s'effectuera à 480 noeuds en accélération vers 550 noeuds, soit plus de mille kilomètres à l'heure, toujours à 100 pieds (30 m). Ce doit être assez impressionnant vu du sol. Pour l'instant, je vole à 400 noeuds en éloignement et rapidement entame un virage serré. Dès la fin de virage, j'accélère ; je ne vois pas la piste, mais sais que je suis bien aligné grâce au château d'eau qui me permet de me situer à quatre kilomètres de l'entrée de piste. Je pique pour accélérer en affichant les pleins gaz secs. Il faut absolument que je sois à 480 noeuds au début du point de mesure ; un petit coup d'aérofreins pour ajuster la vitesse, relâché très rapidement, met l'avion en très bonne position pour la mesure. J'allume alors la postcombustion, les deux PC l'une après l'autre. Chaque manette est levée dans le secteur PC et avancée d'un centimètre environ pour assurer la sélection. Et soudain, j'ai la sensation immédiate d'une perte de poussée. Je pousse alors les manettes de gaz à la poussée maximale en même temps que mon inquiétude grandit : je pense avoir une extinction complète. Je réduis alors, coupe la postcombustion, les deux manettes demeurant sur plein gaz sec. Je perçois dans l'air de pressurisation une odeur curieuse, analogue à celle dégagée par une lampe à pétrole, mal allumée, qui fume.

TEMOIGNAGE

Le niveau de bruit ambiant a diminué notablement ; on a une sensation de silence relatif. J'amorce instinctivement une légère montée et engage un virage à gauche pour éviter Toulouse. Je survole l'hôpital Purpan ; c'est hallucinant le nombre d'immeubles aux alentours, je ne l'avais jamais réalisé... Je manipule les deux manettes sans aucune réaction, je les ramène sur la position plein réduit puis les positionne à mi-course et place les sélecteurs de réallumage en vol sur marche. Tout ceci s'est passé en quelques secondes et j'annonce à la salle d'écoute : « J'ai une extinction. » « Zoulou, pouvez-vous répéter ? » me lance Cavin. « Une extinction ». « Extinction de quoi ? » le son de sa voix se fait angoissé. « Les deux réacteurs » lui dis-je calmement.

Je pressens déjà l'issue de ce vol, mais je suis confiant. Je sais, par expérience, combien les sièges éjectables Martin-Baker fonctionnent parfaitement. J'ai été témoin de l'éjection de Jarriges du Mirage III V à décollage vertical, à 15 mètres du sol, en vol stationnaire à Istres alors que je terminais mon stage à l'EPNER et cet accident m'a profondément marqué.

Cavin : « Rallumage vol ! Rallumage vol maintenant ! » Moi : « Le rallumage vol ça ne marche pas. » Cavin angoissé : « Rallumage vol sur les deux ! » dit-il. « Oui, bon, rallumage vol, voilà, c'est déjà fait » dis-je d'un ton agacé par le superflu de ces conseils tardifs. J'ai maintenant un autre souci en tête et, tout en manipulant les gaz et les sélecteurs, sans aucune réaction, par acquit de conscience, je pense déjà à notre éjection. Au sommet de la trajectoire, toujours en virage à gauche, je suis accaparé par le choix de la zone de crash. Nous sommes encore en plein milieu de l'agglomération toulousaine et les immeubles défilent sous la perche de nez, celle-là même pour laquelle ce vol était programmé.



André Cavin
Extrait d'«Une épopée française» d'André Turcat et Pierre Sparaco

La vitesse décroît d'abord lentement : partis de 500 nœuds au moment de la panne, nous sommes encore à 350 nœuds à 1500 pieds, au sommet de la trajectoire, mais le badin « dévisse » maintenant plus rapidement, le virage et la traînée induite s'ajoutant, l'échange d'énergie n'est plus gratuit. Je dis à Pierre Caneill : « Il va falloir sauter ». Celui-ci n'a encore rien dit, mais il a tout entendu et réalisé sa situation inconfortable où il n'a comme information qu'un badin et un altimètre. Le virage étant peu incliné, il ne voit rien du sol et ne sait où il va atterrir. Devant moi, je découvre enfin une zone moins peuplée. Encore des habitations mais ce sont des habitations clairsemées parmi des étendues plus grandes de verdure.

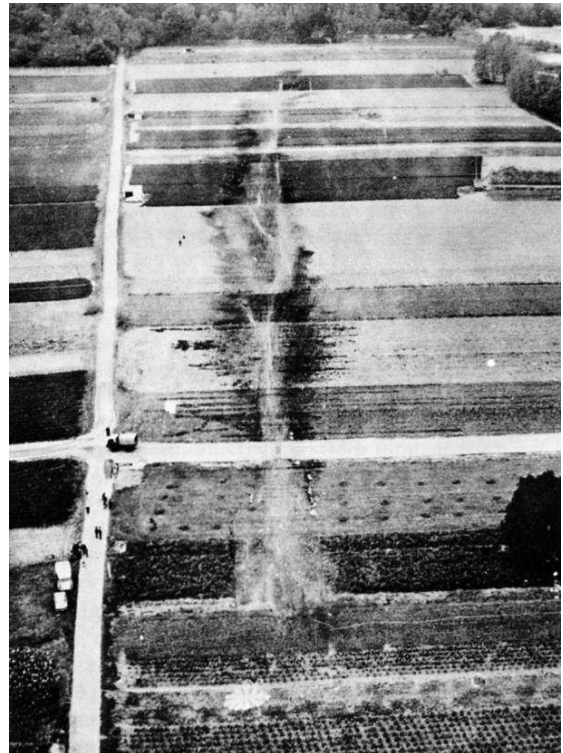
« Badin actuel ? » demande la salle d'écoute. « 280 nœuds ». Je suis maintenant à 900 pieds, la pente de descente est encore faible, j'arrête le virage dans l'axe d'une zone non habitée et j'essaie un ultime réallumage des moteurs. Le bouton gauche de réallumage est positionné sur arrêt puis sur marche, je manipule ensuite la manette gauche, toujours sans aucune réaction. Idem à droite. L'action se précipite. Je réalise qu'il faut maintenant donner l'ordre de sauter à Caneill. « Sautez » dis-je dans l'interphone qui fonctionne encore. Caneill accuse réception : « OK » répond-il. Je continue à trimer l'avion pour monnayer l'échange vitesse/pente. Il faut sauter, sans appréhension. Je revois Jarriges, il y a un an, sautant de son Mirage dans une situation bien plus critique que la mienne aujourd'hui. Je saisis la commande haute du Martin-Baker. Abandonner un si bel avion ! Notre outil de travail que nous avons si peu utilisé et qui devait tant nous servir au moment des premiers vols Concorde. Quel gâchis ! Je ne peux m'empêcher, en tirant le rideau, de continuer à contrôler ma vitesse et surveiller mon altitude : 300 pieds, 220 nœuds. Le coup est parti (*La bande d'enregistrement récupérée après l'accident indiquera une hauteur d'éjection de 57 mètres.*)

Je me laisse aller, impuissant, au gré de la séquence automatique d'éjection. Je ressens d'abord un violent courant d'air au moment du largage de la verrière de l'habitacle, et puis, dans la seconde qui suit, je reçois un magistral coup de pied aux fesses ! Fixé à mon siège, je suis projeté vers le haut avec une force brutale suivie d'un départ en rotation complètement désordonné. L'embout de la chenille de mon masque à oxygène m'a frappé au front pendant que je tourne : je n'avais jamais imaginé auparavant les détails de cette

TEMOIGNAGE

séquence d'éjection. À la grâce de Dieu ! Arrivé au sommet de ma trajectoire, instantanément je me sens freiné et stabilisé : c'est le parachute d'extraction qui a permis au parachute principal de se déployer ; le siège s'est séparé et je descends maintenant de plus en plus vite. Devant moi, à quelques centaines de mètres, de la fumée noire intense parmi les arbres. Attention à l'atterrissage ! Je n'aurai pas eu beaucoup de temps, six, huit secondes au plus pour réfléchir à la meilleure manière de me réceptionner au contact du sol. Dans ma candeur naïve, j'imaginai le contact avec le sol pareil à celui d'un papillon : en douceur, les jambes légèrement fléchies, jouant le rôle d'amortisseurs. Voilà bien une lacune dans ma formation. Avec une vitesse verticale de huit mètres par seconde en descente, le contact avec le sol est d'une brutalité extrême. Je reste un moment par terre comme broyé. Mes jambes n'ont joué aucun rôle : tel un pantin, elles se sont repliées et mon postérieur a tout encaissé. Je ressens une vive douleur dans la colonne vertébrale qui me laisse groggy pendant quelques secondes. Péniblement je me relève, douloureusement. Mes genoux en hyperflexion ont pâti sous le choc, mais je suis sur terre et bien vivant.

J'ai atterri dans un champ de carottes : des gens, sans doute des maraîchers, accourent d'une maison proche. Je redresse le dos et bien que souffrant énormément, je m'efforce tant bien que mal à faire bonne figure. Je leur demande : « Avez-vous aperçu un autre parachute ? ». « Non » me répond-t-on. Je suis catastrophé. L'avion brûle à quelque trois cents mètres de moi. Je regarde dans sa direction et que vois-je ? ... Pierre Caneill boitillant, ayant de grosses difficultés respiratoires, marchant sur ses chaussettes, mais bien vivant lui aussi. Un homme s'approche de nous et nous propose de nous conduire dans sa voiture à Sud. C'est un garçon d'une trentaine d'années, barbu et sympathique qui nous ramène à Blagnac comme deux auto-stoppeurs. Je ne saurai jamais son nom et nous ne pourrons même pas le remercier. Nous restons, Caneill et moi, sans rien nous dire, absorbés par des pensées intérieures. Nous croisons deux voitures de pompiers : l'alerte a été donnée rapidement : nous sommes à Beauzelle, à 4 kilomètres environ au nord de l'aéroport. Il est seize heures cinquante et dans dix minutes le flash de France Inter diffusera la nouvelle. Ma femme, à Neuilly, risque de l'apprendre et il faut absolument que je l'appelle.



Traces laissées par le Mirage IV 04, lors de son contact avec le sol. Un peu avant le premier impact, le parachute de Pierre Caneill

*Extrait de « Histoire de l'Aéronautique Française »
Jacques Noetinger*

Pierre Caneill sort de sa torpeur et me raconte le déroulement de son éjection vue de la place arrière : « J'ai parfaitement reçu et accusé réception de vos deux messages : « On va sauter » et « Sautez » ; j'étais en position dès le premier message, j'ai commencé à tirer au second mais surpris peut-être par l'effort, ou par suite d'une inhibition réflexe, j'ai marqué un temps d'arrêt avant d'accomplir complètement la manœuvre. Ce qui, poursuit-il, m'a donné le rare privilège d'un lâché d'une demi-seconde sur Mirage IV ! » La position au sol de la corolle de son parachute montre bien que son éjection fut tardive, puisqu'il se trouve à cinq mètres des premières traces de l'avion qui, bien trimé, c'est-à-dire bien équilibré, n'a pas percuté mais touché le sol tangentiellement.

Nous arrivons à Sud et montons dans nos bureaux : il n'y a personne. J'empoigne le téléphone, appelle mon domicile. Marie-Josette était sur le point de sortir ; elle fermait la porte de l'appartement quand elle a entendu l'insistance de la sonnerie. Elle est rentrée et a décroché, mais n'arrive pas à croire ce qui vient de m'arriver. Je lui confirme et la rassure.

TEMOIGNAGE

Je me change sans hâte car ces douleurs lancinantes des genoux et du dos se font de plus en plus précises et l'esprit préoccupé par le film des dernières 38 secondes de ce vol qui se déroule et recommence inlassablement. Ai-je bien fait tout ce qu'il fallait ? Un pied sur une chaise, j'ai du mal à me plier, je noue mon lacet de chaussure. Defer entre dans le bureau, étonné et ému de me voir là, en complet veston, alors qu'il était persuadé que nous étions dans le tas de ferraille dont on aperçoit encore la fumée. Il m'apprend que Turcat, accompagné de Cavin, se sont rendus sur les lieux de l'accident. De la salle d'écoute, personne n'a pu discerner la double éjection, trop tardive donc trop basse et masquée par un rideau d'arbres. Notre retour a été si discret que personne ne nous a vus et, nous le saurons par la suite, Turcat n'a eu la certitude de notre éjection qu'en apercevant les tubes guides des sièges déployés. Je repartirais volontiers pour Paris, mais il y a l'enquête de la gendarmerie et le médecin de Sud tient à me voir : il me conseille un examen radiologique ; on me conduit donc à Purpan dans une salle d'urgence moyenâgeuse à la Goya, on m'allonge sur un lit parmi des blessés et des moribonds en attente de soins. Fracture par tassement : je ne pourrai pas célébrer, comme il convient, avec mes amis, la fin heureuse de cette aventure.

Epilogue

C'est sur un brancard, dans un Mystère XX, que je serai ramené à Paris le lendemain. Mon arrêt de vol durera trois mois. Entre-temps, l'organisation du premier vol de Concorde aura été modifiée et je n'y participerai qu'en observateur. Caneill aussi souffrira d'une fracture de la malléole et d'une côte cassée, mais se remettra plus rapidement de notre accident. Le Mirage IV ne sera jamais remplacé et il nous manquera énormément au début des vols du prototype, au moment des essais de « flutter » lors de l'augmentation progressive du domaine de vol. Il sera remplacé par un Mirage III qui, malheureusement, n'aura pas la même autonomie.

Un accident, si le pilote en réchappe, est toujours suivi d'une enquête où celui-ci est systématiquement mis en cause. Quelques semaines plus tard, j'étais convoqué à paraître devant une commission d'enquête présidée par l'Ingénieur Général Fournier. Bien évidemment l'analyse de l'accident par le département enquête-accidents conduit à envisager toutes les causes possibles. L'une d'entre elles rendait le pilote responsable de la panne double de moteurs en imaginant une mauvaise exécution de la procédure dans l'utilisation de la postcombustion lors de l'application de la pleine poussée « Pleins gaz - PC ».

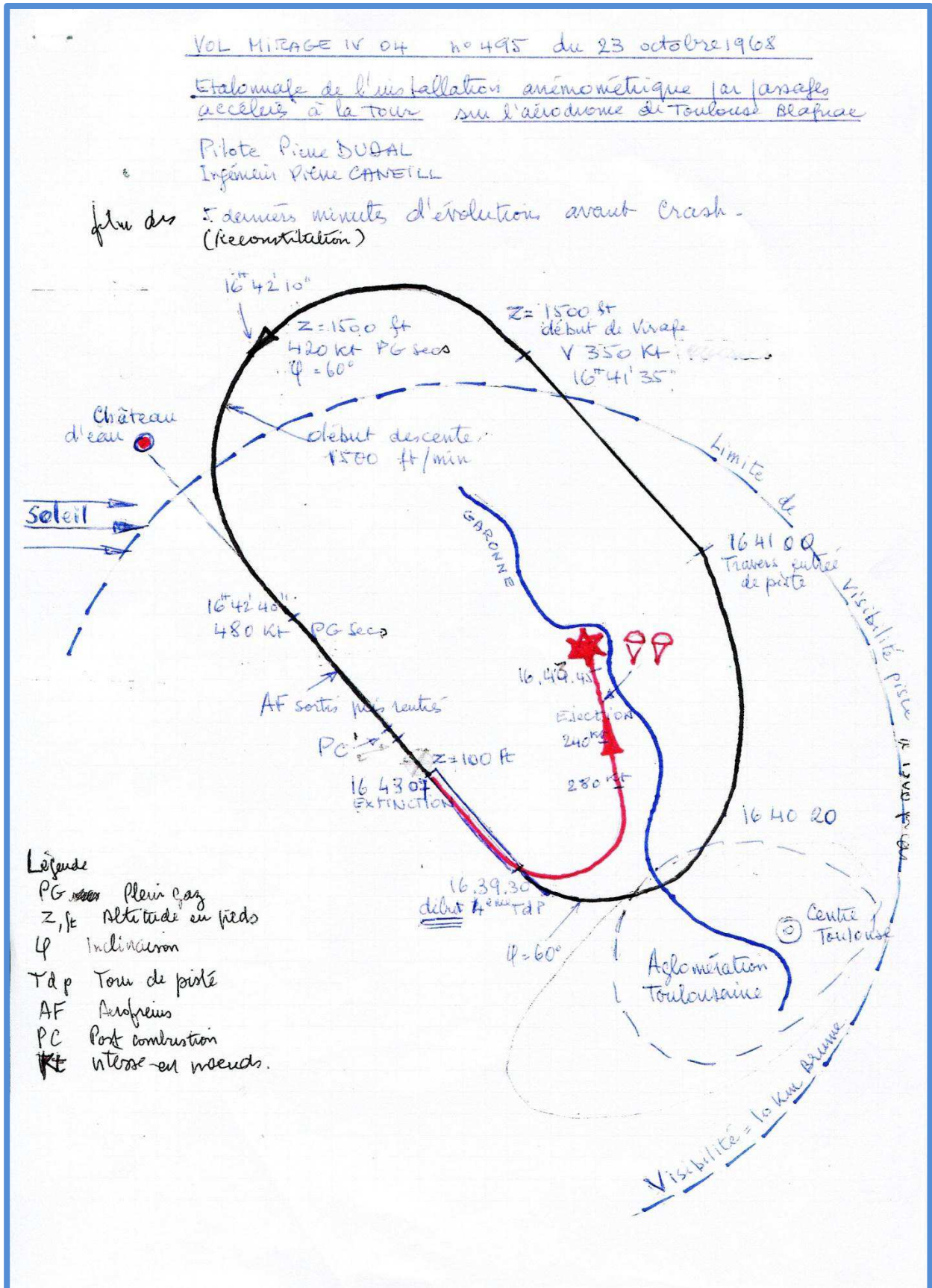
Je dois ici rendre hommage et remercier le colonel Plessier pour m'avoir défendu dans une lettre adressée à la commission, après avoir découvert dans l'enregistreur de bord (*) la partie qui montrait, sans contestation possible, que la séquence de l'allumage de la postcombustion avait été effectuée conformément aux consignes détaillées dans le manuel de vol du Mirage IV.

Pierre Dudal

() Afin d'éviter une obstruction thermique par l'influence d'un moteur sur l'autre au niveau de la tuyère, au moment de l'allumage de la postcombustion, la manœuvre consiste à décaler le positionnement des manettes de l'ordre de deux à trois secondes. À ce moment, l'avion accuse un à coup notable qui se traduit par une saute brutale et momentanée de l'enregistrement de l'incidence. Or, sur le vol du 23 octobre, ce phénomène, cette saute du paramètre incidence, se décèle à deux reprises sur la bande d'enregistrement, bien séparée, au moment de l'affichage pleins gaz-PC. Ceci prouve sans contestation que la procédure d'affichage séparé de la postcombustion avait bien été respectée.*

TEMOIGNAGE

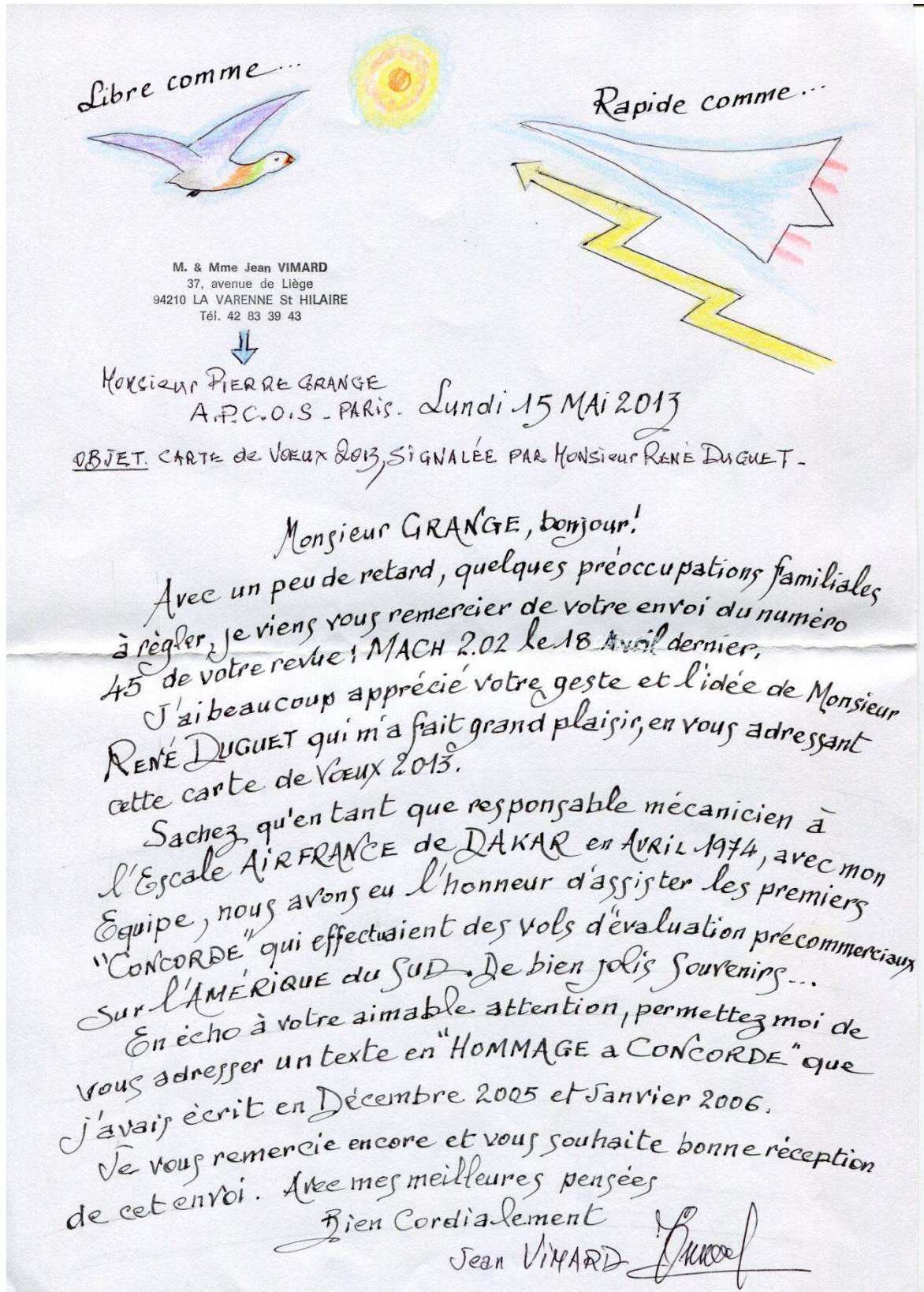
Schéma de la trajectoire du vol, par Pierre Dudal.




TEMOIGNAGE


HOMMAGE A CONCORDE PAR JEAN VIMARD

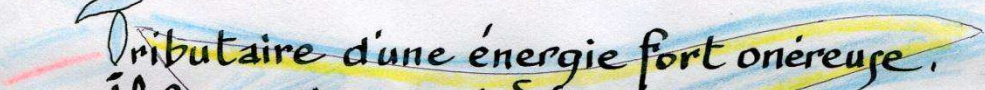
Jean Vimard, mécanicien d'entretien Air France, était « à la valise », c'est-à-dire mécanicien affecté en escale. Il a connu les plus beaux avions de la Compagnie : les Constell et Concorde. Son plaisir : les belles-lettres dont il fait profiter ses amis qu'il n'oublie jamais. Ci-dessous un courrier adressé dernièrement à l'APCOS.

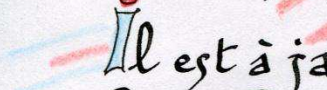



Hommage ~


 Son aïe était à l'échelle de la planète.
 Coursier rapide avec pour seul rival, le temps.
 Pendant près de trente années, telle une comète,
 il a brassé l'air de ses réacteurs puissants.


 Issu d'une technologie très avancée,
 il défia la création aéronautique.
 Modèle unique, nécessairement jaloué,
 il s'imposa à l'intransigeance Américaine...

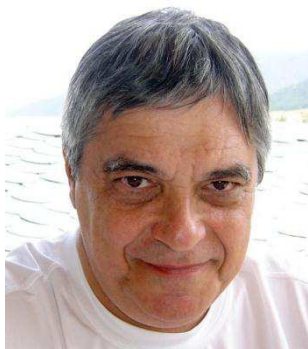

 Tributaire d'une énergie fort onéreuse,
 il fut victime de la cherté du carburant,
 Qui mit fin à une carrière prestigieuse,
 Dont les vols s'arrêtèrent progressivement.


 Il est à jamais l'orgueil de ses concepteurs
 Qui, en ce temps là se montrèrent très audacieux,
 En adaptant le fonctionnement des moteurs,
 Pour en faire un avion qui croisait à MACH 2.


 On en parle au passé mais, il est très présent.
 L'Aventure fut Belle, véritable Épopée.
 Ceux qui le servirent, l'apprécièrent hautement,
 il reste la Fierté de Ceux qui ont... OSÉ!..

FAR EAST FLIGHT – CONCORDE 002

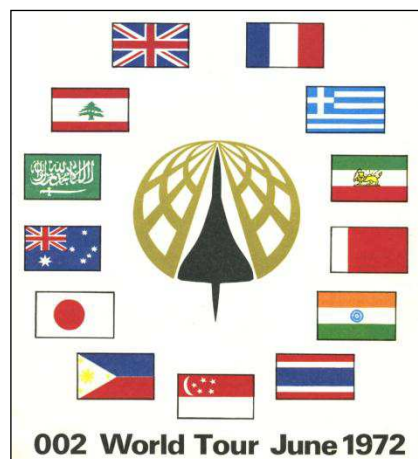
2 juin – 1^{er} juillet 1972



Par Philippe Borentin
Membre associé
Créateur du site <http://www.lesvolsdeconcorde.com>

Cet article est le fruit de la compilation de nombreux documents émis après cette tournée et notamment le rapport de la Direction des Ventes Concorde de l'Aérospatiale du 11 juillet 1972, les revues News Release Concorde et Concorde Flight News, ainsi que la multitude de documents collectés par Édouard Chemel.

Le 2 juin 1972, le Concorde 002 débute une tournée promotionnelle qui lui fera visiter 12 pays, effectuer 12 vols de démonstration pour se terminer à Londres le 1er juillet après plus de 74 000 km. Concorde est présenté à 13 compagnies aériennes, à de nombreuses personnalités du monde politique, aéronautique, journalistique et économique. Plus de 200 passagers sont invités à participer à des vols supersoniques au-delà de Mach 2.



- L'équipe technique du Concorde 002, est constituée de :
- Brian **Trubshaw**, Peter **Baker** et R. **Walker** (dit Johnnie), Pilotes d'essais.
 - Brian **Watts** et D. **Horley**, Mécaniciens navigants d'essais.
 - Georges **Wood** et C. **Scott**, Navigateurs
 - Mike **Addley** et Peter **Holding**, Observateurs.
 - F. **Clawson**, Steward (B.O.A.C.)

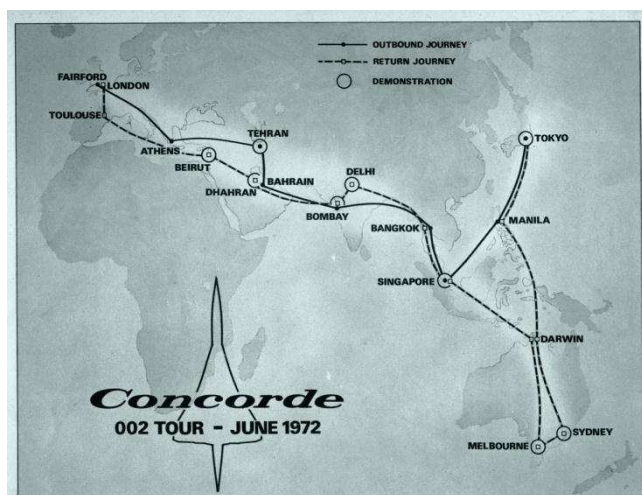
L'assistance technique est assurée par la Royal Air Force qui met un VC 10 (transport du personnel technique de British Aircraft Corporation et de l'Aérospatiale) et un Belfast (transport des équipements de rechange).



La tournée au jour le jour.

Cette carte nous indique la route prévue pour le Concorde 002

2 juin 1972. Michael **Heseltine** (Ministre de l'Aviation) et Geoffrey **Knight** (Directeur des ventes de la BAC) s'envolent à bord du Concorde 002 dans le brouillard matinal de Fairford pour participer à cette tournée de démonstration. Après une traversée à Mach 0.93, Concorde 002 se pose à Athènes où une réception est organisée par le Ministre de l'Intérieur grec, Stylianos **Pattakos** et le Général **Angelis**, chef des armées.



TEMOIGNAGE

3 au 5 juin 1972. À l'arrivée de l'appareil, à Téhéran, c'est le Shah d'Iran qui reçoit Henri **Ziegler** (Président de l'Aérospatiale) et Geoffrey **Knight**. Préalablement au vol de démonstration, le Shah d'Iran participe au briefing d'avant vol avec Brian **Trubshaw**. Lors du 1er vol de démonstration, le Shah d'Iran vole en place gauche, laissant à Brian **Trubshaw** le « jumpseat ». Vol supersonique à Mach 2.06. Gholam Reza **Pahlavi** (frère du Shah), le général **Khatimi** (Président d'Iran Air, Commandant en chef des forces aériennes) et le général **Khademi** (directeur général d'Iran Air) accompagnent le Shah d'Iran.



Le second vol de démonstration (51.000ft à Mach 2.02) est destiné à l'état-major de la société Iran Air. Le Shah d'Iran annonce que la Cie Iran Air a l'intention d'acheter 2 appareils et de prendre une option pour un troisième appareil, ainsi que la création d'un corridor supersonique au-dessus des zones inhabitées de l'Iran.

7 juin 1972. À l'arrivée à Bangkok, les représentants de Rolls Royce révèlent que les consommations de carburant du Concorde 002 sont plus faibles que celles prévues.

9 juin 1972. Pour ce 1er vol de démonstration, à Singapour, Concorde 002 transportent ses plus jeunes passagers, les enfants du Premier Ministre ont 14 et 16 ans. Ce vol est effectué à Mach 2.00 et 53.000ft. Le Ministre de la Défense participe au second vol de démonstration. Des problèmes techniques sur le moteur n°2 entraînent l'annulation du 3^{ème} vol de démonstration et son report au 24 juin, lors du retour vers Londres.



11 juin 1972. Vol à Mach 2.04 entre Singapour et Manille.

12 juin 1972. Vol à Mach 2.00 entre Manille et Tokyo



13 et 14 juin 1972 : Vols de démonstration à Mach 2.00 et à 51.000ft. Les négociations avec Japan Air Lines commenceront au mois de juillet.

La date 47.6.12 indique qu'il s'agit du 12 juin de la 47^{ème} année de règne de l'Empereur Hirohito



15 juin 1972. Le départ pour Manille est décalé en raison du changement d'une valve du système d'air conditionné. Le vol vers Darwin est le 200^{ème} du G-BSST, qui

cumule à cette occasion 416h54 de vol bloc/bloc, 126 vols supersoniques et 110h09 de vol supersonique.

17 juin 1972. Entre Darwin et Sydney, vol supersonique de 34 minutes au-dessus des terres.

18 au 20 juin 1972. Les 18 et 19 sont consacrés à la maintenance de l'avion. Lors du vol de démonstration à Sydney, le 20, l'avion survole, lors du retour, le port et l'Opéra à l'attention des photographes qui sont regroupés sur les quais.



TEMOIGNAGE

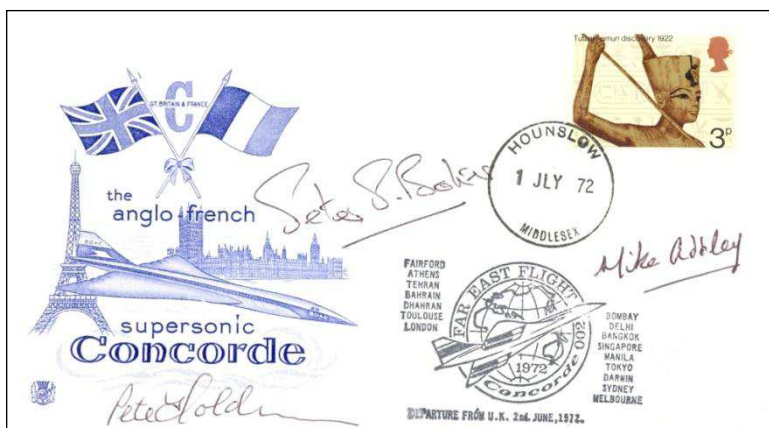
Le second vol de démonstration effectuée la liaison Sydney – Melbourne, après avoir survolé la mer de Tasmanie.

25 juin 1972. Entre Bangkok et Bombay, survol du Golfe du Bengale à 54 000ft au-dessus des orages de la mousson. L'arrivée à Bombay s'effectue sous des pluies torrentielles.

29 juin 1972. Vol de démonstration à Dhahran à Mach 2.00 et 52.000ft.

30 juin 1972. Après un vol de démonstration à Beyrouth pour la compagnie Middle East Airlines, Concorde 002 effectue son vol vers Toulouse, le plus long au-dessus de la mer (3 484 km).

1er juillet 1972. Accueil royal du Concorde 002 à Londres par la Reine Elisabeth II et la Princesse Anne.



Aspects politiques de cette tournée. (Rapport Aérospatiale)

L'arrivée du Concorde dans des pays aussi lointains que le Japon et l'Australie permet de démontrer concrètement la réalité et l'ampleur de l'entreprise développée par la France et le Royaume-Uni. Cela apparaît d'autant plus clairement que les pays étrangers visités constatent qu'il ne s'agit pas d'une tournée exclusivement britannique, puisque les Ambassades et les représentants des constructeurs français ont pris une part active à la mise en œuvre et à l'exécution de la tournée, tant au niveau de l'Etat-major et de la Direction Commerciale qu'à l'échelon technique. Une telle intégration, réalisée dans un climat de collaboration amicale, est soulignée à maintes reprises par les différents interlocuteurs. Le défi aéronautique européen, face à la suprématie traditionnelle des constructeurs américains, est suivi avec attention dans le monde de l'aviation civile internationale.

Bilan opérationnel de cette tournée

(Rapport Aérospatiale)

La vitesse de Concorde et sa contribution à la réduction des temps de voyage ont été mis en évidence (Annexe. Tableau 1 : colonnes 6 et 10). Dans le cas des étapes effectuées à vitesse subsonique, l'avantage de Concorde volant à Mach 0.93 demeure appréciable. Le gain sur la vitesse de croisière est supérieur à 10 % par rapport aux avions de ligne subsoniques volant entre 0.80 et 0.84.

Le vol le plus remarquable est l'étape Bangkok – Bombay (3 076 km), effectuée à la vitesse supersonique au-dessus du Golfe du Bengale et poursuivie en subsonique au-dessus du continent indien, soit au total 2 h 28 de vol au lieu de 3 h 50 avec les avions subsoniques actuels.

L'intégration de Concorde dans le trafic aérien en route et dans les zones terminales ne donne lieu à aucune difficulté particulière, même au Japon où la densité du trafic est proche de la saturation. L'atterrissage à Bombay, au retour, effectué par des conditions météorologiques sévères, a impressionné les spécialistes indiens. La plupart des pistes utilisées au cours de cette tournée conviennent à Concorde. De nouveaux aéroports aux pistes allongées seront disponibles entre 1973 et 1977.

La tournée s'effectue dans des conditions climatiques variées :

- températures au sol élevées, notamment à Téhéran (36°C) et à Dhahran (40°C)
- forts vents traversiers à l'arrivée à Tokyo (environ 22 nœuds)
- mousson (pluie intense et faible visibilité) à l'arrivée à Bombay
- nébulosité active à développement vertical et orages tropicaux, souvent jusqu'au niveau de croisière supersonique de Concorde, sur les axes Bombay – Singapour – Manille

TEMOIGNAGE

Les basses températures enregistrées à haute altitude dans les zones équatoriales et tropicales lors de la tournée de septembre 1971 du Concorde 001 en Amérique du Sud, ont été confirmées au cours des vols effectués par le Concorde 002.

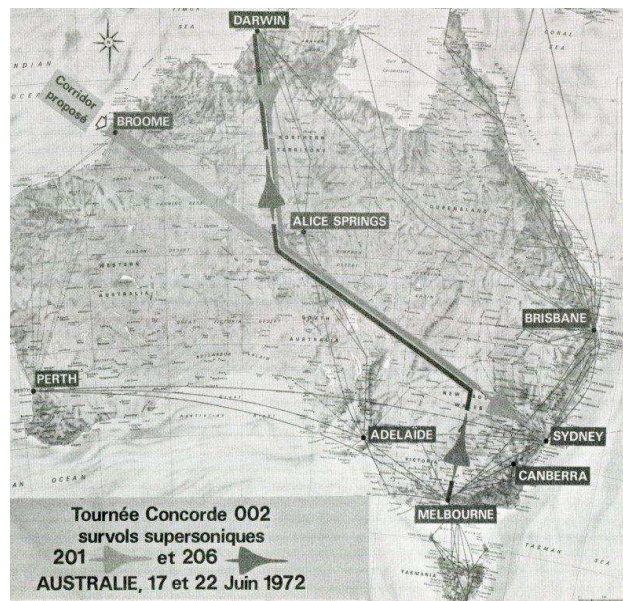
La plupart des vols supersoniques ont permis de noter régulièrement des températures de l'ordre de -80°C . La température la plus basse est enregistrée lors du vol 191 entre Bombay – Bangkok, à Mach 1.98 et 54.600 ft, à -87°C .

De telles températures ont une influence favorable sur la consommation de carburant. Brian **Trubshaw** ayant indiqué des consommations horaires variant de 24t à 21,5t selon les secteurs. Compte tenu des plans de vols prudents établis par les équipages de la BAC, l'avion s'est souvent présenté à destination avec un excès de carburant et une masse supérieure à la limite maximale autorisée à l'atterrissage.

Sept vols supersoniques sont effectués au-dessus des terres :

- 2 vols de démonstration en Iran
- 2 vols en Australie sur un corridor expérimental Broome – Sydney
- 2 vols au-dessus de l'archipel indonésien sur l'axe Manille – Darwin
- 1 vol au-dessus de l'Arabie Saoudite

L'analyse des premiers résultats montre que les valeurs de la surpression engendrée par le vol de Concorde en croisière à Mach 2 ne sont pas supérieures aux estimations avancées par les constructeurs et que les réactions spontanées des individus sont nettement moindres que celles auxquelles on pouvait s'attendre. On peut donc espérer que le corridor expérimental sera officialisé et que les gouvernements de l'Iran et de l'Arabie Saoudite accorderont définitivement le survol de leur territoire en supersonique dans des couloirs à définir.



Comportement technique de l'avion au cours de cette tournée.

(Rapport Aérospatiale)

Indépendamment du rapport technique très détaillé publié par la BAC, on peut constater que les horaires prévus sont généralement respectés. Cela démontre aux compagnies aériennes, la disponibilité de cet avion prototype, la bonne tenue des systèmes et des équipements, permettant d'effectuer souvent deux vols de démonstration consécutifs, le Concorde 002 ayant par ailleurs effectué 3 vols dans la même journée entre Dhahran et Toulouse.

Les quelques pannes qui ont affecté le programme ont été les suivantes :

- Amplificateur réchauffe défectueux sur le moteur n°2 avant le décollage d'un vol de démonstration à Singapour (vol annulé)
- Panne sur un circuit radar de bord qui a entraîné une modification du calendrier d'arrivée à Tokyo (retard de 23 heures, mais immédiatement absorbé par une journée « tampon », sans influence sur la continuation du programme)
- Vanne de conditionnement d'air défectueuse à l'escale de Manille
- Remplacement d'une servocommande d'élevon à Bombay
- Indication de braquage asymétrique des élevons extérieurs en cours d'accélération transsonique (vol Bombay – Dhahran effectué entièrement en subsonique)

Toutes ces pannes, qui concernent essentiellement les équipements, ne mettent pas en cause le comportement satisfaisant de l'avion.

Bruit et pollution au cours de cette tournée. (Rapport Aérospatiale)

Il était de notoriété que le Japon et l'Australie soulèveraient les problèmes liés au bruit et à la pollution.

Japon. Les médias japonais se sont abondamment étendus sur le niveau du bruit et l'émission de fumée du Concorde 002, photographies et enregistrements sonores à l'appui. Les vols de démonstration effectués à Tokyo sont réalisés dans des conditions météorologiques (inversion et vent faible) qui accentuent ces problèmes liés aux prototypes. Les dirigeants de Japan Air Lines n'ont pas paru s'alarmer outre mesure, puisqu'ils ont été rassurés par les améliorations qui seront apportées dans les avions de série.

Australie. Malgré les efforts déployés par le lobby « anti-Concorde » avant l'arrivée du Concorde 002, la grande majorité de l'opinion publique et des médias s'est montrée plutôt favorable à Concorde. Les contestataires rassemblés dans les aéroports de Sydney et Melbourne ne représentent qu'une faible minorité de personnes. Les Australiens ont pris conscience, qu'en étant à environ 30 heures de vol de Londres, Concorde et sa vitesse représentait une avancée non négligeable.

Par ailleurs, l'installation à bord d'un spectromètre à infrarouge à la demande du National Physical Laboratory, pour une étude de la haute atmosphère avait pour but de démontrer l'effet minime des vols supersoniques sur l'environnement.

Aspects commerciaux de cette tournée

(Rapport Aérospatiale)

Iran Air. Les contacts avec cette compagnie datent de 1970, Téhéran devant être la plateforme internationale dans les échanges aériens entre l'Ouest, l'Extrême Orient et l'Australie. Les négociations avec IRAN AIR, pour l'acquisition de 3 Concorde débuteront après cette tournée.

Middle East Airlines. L'option de cette compagnie a expiré le 31 décembre 1971 et l'attentisme d'AIR FRANCE n'est pas sans effet sur le positionnement de cette compagnie.

Air India. Concorde 002 a simplement fait 2 escales à Bombay, alors que le programme initial prévoyait pour le voyage retour :

- Un arrêt à Delhi en provenance de Bangkok, devant permettre à Mme Indira **Gandhi** de visiter l'avion
- Un vol Delhi – Bombay avec des officiels à bord
- Deux vols de démonstration à Bombay

Ce programme a subi une première modification : vol Bangkok – Bombay direct, un aller-retour sur Delhi et maintien des 2 vols de démonstration. En fait, Brian **Trubshaw** a pris la décision d'annuler le vol sur Delhi et les 2 vols de démonstration, d'une part en raison des mauvaises conditions météorologiques, mais d'autre part en fonction des limitations du prototype sur piste inondée.

Les représentants **d'Air India** ont précisé que la période de mousson n'influçait pas la régularité de leur exploitation commerciale et que Concorde devait faire ses preuves dans les mêmes conditions.

Mercury Singapore Airlines. Concorde ne fait pas partie de leur priorité, cette compagnie procède actuellement à l'évaluation des appareils « Jumbo » long courrier.

Saudia. Cette compagnie s'intéresse à Concorde uniquement pour des raisons de prestige et de concurrence et la décision **d'Iran Air** n'est pas étrangère à leur nouvelle prise de position.

Qantas. Les difficultés financières récentes de cette compagnie, ainsi que le problème du vol direct Sydney – Singapour avec une charge marchande acceptable rendent peu probable une prise de décision avant l'été 1973.

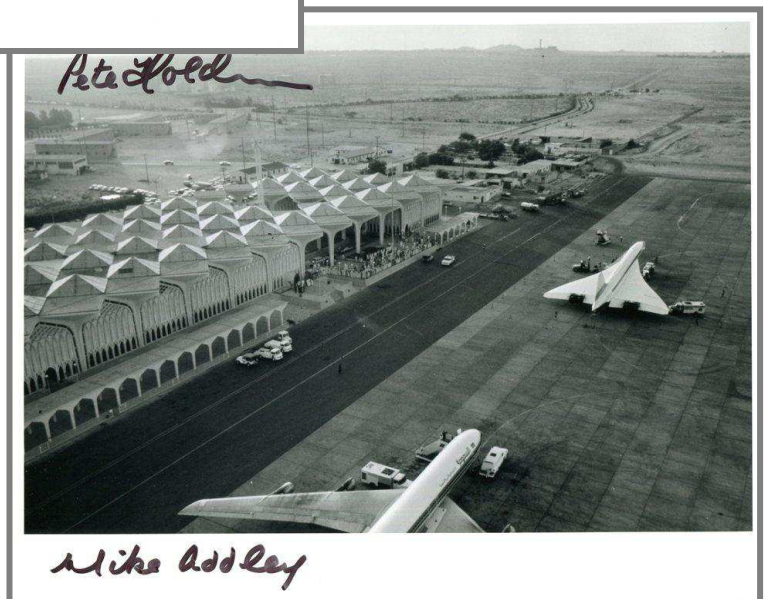
Japan Air Lines. Cette compagnie désire être parmi les premiers exploitants de Concorde, et elle pense pouvoir l'utiliser de façon économique à des niveaux de tarifs acceptables. Les évaluations de JAL conduisent à une flotte de 13 avions en 1981.

TEMOIGNAGE

Pour ce qui concerne les six autres compagnies ayant participé aux vols de démonstration (**Air New Zealand, Ansett Airlines, Garuda Indonesian Airways, Malaysian Airlines System, Philippine Airlines, Trans Australian Airlines**), il n'y a eu, ni conversation approfondie, ni programme d'évaluation.

Malgré la réussite de cette tournée promotionnelle, 6 mois plus tard, le 31 janvier 1973, toutes les options d'achat américaines de Concorde seront annulées.

Philippe Borentin



TEMOIGNAGE

ANNEXE

Tableau 1. Étapes et temps de vol sub et supersonique.

Date	N° Vol	Aéroport		Temps				Distance (km)	Temps vol Boeing 727
		Départ	Arrivée	Bloc	Vol	SST	Mach 2		
02-juin	185	Fairford	Athènes	2 h 50	2 h 36	-	-	2 594	3 h 15
02-juin	186	Athènes	Téhéran	2 h 56	2 h 42	-	-	2 520	3 h 05
04-juin	187	Téhéran	Téhéran	1 h 38	1 h 26	0 h 56	0 h 32	-	-
04-juin	188	Téhéran	Téhéran	1 h 38	1 h 22	0 h 52	0 h 34	-	-
06-juin	189	Téhéran	Bahrein	1 h 30	1 h 18	-	-	1 111	-
06-juin	190	Bahrein	Bombay	2 h 05	1 h 53	1 h 04	0 h 33	2 430	3 h 15
07-juin	191	Bombay	Bangkok	2 h 52	2 h 34	0 h 52	0 h 31	3 076	4 h 00
07-juin	192	Bangkok	Singapour	2 h 00	1 h 42	-	-	1 482	3 h 05
09-juin	193	Singapour	Singapour	2 h 21	1 h 45	0 h 45	0 h 21	-	-
09-juin	194	Singapour	Singapour	1 h 50	1 h 30	0 h 52	0 h 30	-	-
11-juin	195	Singapour	Manille	2 h 01	1 h 50	1 h 10	0 h 46	2 557	3 h 00
12-juin	196	Manille	Tokyo	2 h 18	2 h 08	1 h 24	1 h 03	3 113	4 h 00
13-juin	197	Tokyo	Tokyo	1 h 50	1 h 29	0 h 41	0 h 21	-	-
14-juin	198	Tokyo	Tokyo	1 h 47	1 h 29	0 h 40	0 h 19	-	-
15-juin	199	Tokyo	Manille	2 h 25	2 h 13	1 h 27	1 h 00	3 113	4 h 00
15-juin	200	Manille	Darwin	2 h 20	2 h 06	1 h 35	1 h 12	3 187	4 h 00
17-juin	201	Darwin	Sydney	3 h 01	2 h 51	0 h 56	0 h 34	3 196	4 h 00
20-juin	202	Sydney	Sydney	1 h 52	1 h 28	0 h 51	0 h 29	-	-
20-juin	203	Sydney	Melbourne	2 h 24	2 h 08	0 h 37	0 h 15	741	-
21-juin	204	Melbourne	Melbourne	2 h 21	2 h 09	0 h 42	0 h 05	-	-
21-juin	205	Melbourne	Melbourne	2 h 03	1 h 48	0 h 44	0 h 10	-	-
22-juin	206	Melbourne	Darwin	2 h 59	2 h 41	1 h 01	0 h 41	3 205	4 h 15
23-juin	207	Darwin	Singapour	2 h 29	2 h 15	1 h 36	1 h 15	3 372	4 h 15
24-juin	208	Singapour	Singapour	2 h 14	2 h 02	0 h 39	0 h 20	-	-
25-juin	209	Singapour	Bangkok	1 h 55	1 h 41	-	-	1 482	2 h 50
25-juin	210	Bangkok	Bombay	2 h 40	2 h 28	0 h 52	0 h 28	3 076	4 h 00
28-juin	211	Bombay	Dhahran	2 h 45	2 h 31	0 h 04	-	2 481	-
29-juin	212	Dhahran	Dhahran	1 h 46	1 h 36	0 h 31	0 h 13	-	-
30-juin	213	Dhahran	Beyrouth	2 h 13	1 h 58	-	-	1 784	-
30-juin	214	Beyrouth	Beyrouth	1 h 14	0 h 59	0 h 36	0 h 15	-	-
30-juin	215	Beyrouth	Toulouse	2 h 29	2 h 19	1 h 38	1 h 15	3 484	-
01-juil	216	Toulouse	Londres	1 h 35	1 h 17	-	-	1 226	-
				70 h 21	62 h 14	23 h 05	13 h 42		

Tous les horaires de ces vols sont consultables sur le site lesvoldeconcorde.com

TEMOIGNAGE

Tableau 2. Membres d'équipage technique (pilotes et observateur) et place à bord.

N° vol	Pilote G	Pilote D	JumpSeat	Observateur 1	Observateur 2
185	J. WALKER	B. TRUBSHAW		M. ADDLEY	P. HOLDING
186	B. TRUBSHAW	J. WALKER		M. ADDLEY	P. HOLDING
187	B. TRUBSHAW puis SHAH D'IRAN	P. BAKER	J. WALKER puis B. TRUBSHAW	M. ADDLEY	P. HOLDING
188	P. BAKER	J. WALKER		P. HOLDING	M. ADDLEY
189	J. WALKER	B. TRUBSHAW		M. ADDLEY	P. HOLDING
190	B. TRUBSHAW	J. WALKER		M. ADDLEY	P. HOLDING
191	P. BAKER	J. WALKER	B. TRUBSHAW	P. HOLDING	M. ADDLEY
192	J. WALKER	B. TRUBSHAW		P. HOLDING	M. ADDLEY
193	B. TRUBSHAW	P. BAKER		M. ADDLEY	
194	P. BAKER	B. TRUBSHAW		M. ADDLEY	
195	B. TRUBSHAW	J. WALKER		P. HOLDING	M. ADDLEY
196	B. TRUBSHAW	P. BAKER		M. ADDLEY	P. HOLDING
197	P. BAKER	J. WALKER		P. HOLDING	M. ADDLEY
198	J. WALKER	P. BAKER		M. ADDLEY	P. HOLDING
199	B. TRUBSHAW	J. WALKER		P. HOLDING	M. ADDLEY
200	B. TRUBSHAW	P. BAKER		P. HOLDING	M. ADDLEY
201	B. TRUBSHAW	P. BAKER		M. ADDLEY	P. HOLDING
202	J. WALKER	B. TRUBSHAW		P. HOLDING	M. ADDLEY
203	P. BAKER	B. TRUBSHAW		P. HOLDING	M. ADDLEY
204	B. TRUBSHAW	P. BAKER		M. ADDLEY	P. HOLDING
205	P. BAKER	J. WALKER		M. ADDLEY	P. HOLDING
206	J. WALKER	B. TRUBSHAW		P. HOLDING	M. ADDLEY
207	B. TRUBSHAW	P. BAKER		P. HOLDING	M. ADDLEY
208	P. BAKER	J. WALKER			P. HOLDING
209	J. WALKER	P. BAKER		M. ADDLEY	P. HOLDING
210	B. TRUBSHAW	P. BAKER		M. ADDLEY	P. HOLDING
211	P. BAKER	B. TRUBSHAW			P. HOLDING
212	J. WALKER	B. TRUBSHAW		M. ADDLEY	P. HOLDING
213	B. TRUBSHAW	P. BAKER		P. HOLDING	M. ADDLEY
214	P. BAKER	B. TRUBSHAW		P. HOLDING	M. ADDLEY
215	J. WALKER	B. TRUBSHAW		P. HOLDING	M. ADDLEY
216	B. TRUBSHAW	P. BAKER		M. ADDLEY	P. HOLDING

Ce tableau a été fait d'après les informations figurant dans les carnets de vols de Brian **Trubshaw**, Peter **Baker**, Johnnie **Walker**, Mike **Addley** et Peter **Holding**. Les carnets de vols des autres membres de cette tournée (navigateurs et mécaniciens) n'ayant pas encore été retrouvés, il est impossible de leur affecter un siège précis pour chaque vol.

TIME MACHINE

Un projet américain de supersonique d'affaires, toujours d'actualité



**Par Pierre Sparaco,
de l'Académie de l'air et de l'espace**

Chronique parue le 10 juin 2013 sur <http://www.aeromorning.com>

Quelle crédibilité accorder à l'Aerion ? Aucune réponse satisfaisante ne peut être apportée à la question, bien que des moyens financiers importants soient investis dans le projet depuis 10 ans déjà : un biréacteur à 8/12 places, capable de voler en croisière à Mach 1.6, de franchir de longues étapes, à commencer par la traversée de l'Atlantique Nord, et qui devrait être vendu 80 millions de dollars

environ. Les responsables du projet, qui se disent prêts à passer à l'action pour autant qu'ils trouvent un partenaire industriel, affirment avoir réuni une cinquantaine d'intentions d'achat. Ils espèrent en vendre 400 exemplaires en 15 ans, une estimation empreinte d'optimisme quand on se souvient des ordres de grandeur beaucoup plus modestes avancés jadis par Dassault Aviation, Gulfstream, Sukhoï et d'autres.

Le directeur général d'Aerion, Doug Nichols, un ancien de Boeing, qui ne se départit pas d'une grande conviction, vient de faire une déclaration surprenante : le concept retenu pourrait être extrapolé pour donner naissance à un appareil de dimensions beaucoup plus importantes, celles de Concorde. De quoi susciter des espoirs fous, sans que l'on sache, là encore, ce qu'il convient d'en penser. Sur papier, l'Aerion (notre illustration), est une bien belle machine, apparemment modérément novatrice au plan de la technique. Depuis le début des études, menées dans le Nevada, il est en effet prévu d'équiper l'appareil de deux Pratt & Whitney JT8D «détarés», ce qui intrigue. En effet, c'est un moteur de conception ancienne, dont le principal mérite est tout simplement d'exister, et il serait maintenant question de lui substituer un autre type de propulseur de type non précisé.

Toutes considérations financières mises à part, c'est là que tout se joue. De hauts responsables de Dassault, il y a plusieurs années, nous avaient dit que le SSBJ (SuperSonic Business Jet), sorte de super Falcon Mach 2, ne serait pas lancé faute de moteur adéquat, sans doute à cycle variable. À sa manière, Snecma avait rétorqué qu'il serait possible de développer un tel propulseur, à condition d'y consacrer une somme considérable, en pratique irréaliste. On attend donc qu'Aerion s'explique sur ce point.

Le dossier américain, fréquemment qualifié de concept de «Time Machine», n'en continue pas moins d'avancer pas à pas. Ainsi, sur le plan de l'aérodynamique, l'équipe d'Aerion, faite de grandes pointures, croit beaucoup aux vertus du contrôle de la couche laminaire. Un profil particulier d'aile a été mis au point et, depuis peu, il est testé en vol, sous forme d'un élément de dimensions réduites, sur un F-15B propriété de la NASA, ce qui permet de noter que l'agence témoigne d'un intérêt concret pour les travaux d'Aerion. Le financement est assuré grâce aux fonds propres de Robert Bass, milliardaire tout droit sorti des pages de papier glacé de Forbes, et dont la fortune personnelle, venue du pétrole, atteindrait 22 milliards de dollars. Cet homme est forcément un grand passionné d'aviation, sans quoi il mettrait son argent ailleurs. Il s'est assuré les services de scientifiques reconnus qui incitent au respect. Mais Aerion n'est qu'un bureau d'études et, aussi brillant soit-il, il lui manque la possibilité d'établir des liens avec un industriel. Et c'est là que le bât blesse, des contacts réputés prometteurs n'ayant, jusqu'à présent, donné aucun résultat. Le coût de développement du projet serait de 2,5 milliards de dollars, chiffre invérifiable et probablement sous-estimé.

Chacun n'en souhaite pas moins que l'Aerion devienne réalité. Si son aérodynamique «de pointe» ne permet pas de supprimer les nuisances nées du bang sonique interdisant de ce fait le survol des continents, à vitesse hautement subsonique (Mach 0,95 à 0,99), l'avion garderait son sens, au plan économique s'entend. Mais, pour entériner de tels propos, il faudrait qu'un autre motoriste entre en scène. Ou encore que Pratt & Whitney témoigne d'une grande imagination. Ce qui n'est évidemment pas impossible.



13^{ème} CEREMONIE COMMEMORATIVE DE L'ACCIDENT

Roissy, 25 juillet 2013

Comme il y a treize ans, il faisait beau ce jeudi 25 juillet pour ce moment de recueillement devant le Mémorial Concorde situé sur le terrain de Charles de Gaulle, au sud des pistes. Une gerbe, portée par Mademoiselle Chevalier et Monsieur Kappus, était déposée devant le monument dédié aux 113 victimes du vol Air France 4590.



Le mot du Président d'honneur de l'APCOS

Lorsque Pierre Grange m'a demandé de représenter notre Association, en ce jour anniversaire, bien sûr, j'ai de suite accepté.

Me retrouver parmi vous, dans ce cercle intime composé de Madame Khalil, Madame Marchal, représentant Air France, de Madame Chevalier et ses enfants, de Monsieur Garcia accompagné de sa mère et de sa femme, parents de membres d'équipage disparus, de Monsieur Kappus représentant les familles allemandes des passagers de ce vol AF4590 du 25 juillet 2000, des membres de l'APCOS ici présents, est un honneur pour moi.

Bien sûr, le temps s'écoule. Déjà 13 ans que notre bel avion, trahi par un élément extérieur s'est écrasé à quelques centaines de mètres d'ici.

Les années passent et passeront encore, mais jamais nous n'oublierons ce drame.

Voir disparaître ceux qu'on aime est insupportable !

Voir disparaître nos camarades d'équipage est profondément pénible et éprouvant.

Nos pensées vont aussi, évidemment, vers ces passagers si confiants et ces victimes près du point de chute.

Notre réunion commune aujourd'hui près de ce Mémorial, voulu et réalisé par Air France, est la preuve que, dans notre esprit, nos chers disparus sont toujours présents.

Au nom de l'APCOS, je vous adresse un grand merci pour vous être joints à nous, afin de partager ce moment de recueillement.

Philippe Girard



Souvenir de Jean Dabos

Les « condomois » se souviennent de l'enfant du pays.

Jean Dabos était un vrai Gascon né à Condom le 5 juin 1923, il y a fait ses études au Lycée Bossuet et aujourd'hui les anciens élèves du Lycée se souviennent.

C'est à leur initiative que Madame la Présidente de l'Amicale des Anciens Elèves a proposé de poser une plaque sur le bâtiment du Club de l'aérodrome de Condom à Herret, où Jean Dabos avait fait son apprentissage de pilote.

La pose de cette plaque a eu lieu dans la matinée du samedi 31 août au cours d'une cérémonie présidée par Monsieur le Maire de Condom, Monsieur Gallando. Étaient présentes, les personnalités des communes voisines, Bérault, Maignaut, et Valence, ainsi que l'épouse de Jean-Claude Dabos et les membres de la famille Dabos, sans oublier les nombreux amis qu'il avait en terre de Gascogne. Au cours de cette cérémonie, Madame la Présidente de l'Amicale des Anciens Elèves, Madame Polès, a pris la parole pour rappeler les faits marquants de la vie, d'aviateur exemplaire, de Jean Dabos, qui, bon gascon, n'avait pas son pareil pour raconter les exploits auxquels il avait participé et tenir son auditoire en haleine.

Madame la présidente après avoir évoqué dans le détail sa vie de résistant, de pilote de chasse au groupe Alsace, de pilote de ligne à Air France, de pilote d'essais à l'Aérospatiale et Airbus, puis d'instructeur bénévole, a terminé son éloge à Jean Dabos par ces mots :

« Je pense qu'à Herret, avec l'activité foisonnante promise à l'Aéroclub, son souvenir sera bien respecté et ceux qui l'ont connu seront honorés ; les jeunes pourront prendre leur envol, tranquilles sous l'œil de l'homme qui tutoyait les étoiles. »

Nous en sommes convaincus.

Michel Rétif

JEAN-CLAUDE CAILLOU

Une carrière aéronautique longue et multiple centrée sur presque vingt ans d'aventure professionnelle autour de Concorde.

Né le 2 septembre 1925 à Kouba, près d'Alger, aéromodéliste à quinze ans, puis pilote avion et planeur, il rencontre sa future épouse Simone Laurans en 1954 au centre de vol à voile du Djebel-Oum-Settas, elle-même également en stage de pilotage. Il sillonne l'Algérie aux commandes des avions de l'aéro-club de l'AIA, pour participer aux manifestations aéronautiques et aéromodélistes.

Chroniqueur aéronautique à l'Écho d'Alger, en plus de ses fonctions dans la chocolaterie familiale, il est embauché en 1962 à Sud-Aviation Suresnes comme rédacteur, après un entretien - en anglais - avec John Jakimiuk, concepteur notamment du célèbre De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk et du SE 5000 Baroudeur, et qui participait alors aux études Concorde. Il crée le service photo cinéma du siège de Suresnes de Sud-Aviation qui devient l'Aérospatiale en fusionnant avec Nord.

Souvent accueilli au sein de l'équipe des essais en vol de Blagnac, il est le cinéaste « maison » à bord du MS760 Paris piloté par Jean Dabos, le second avion suiveur lors du premier vol du 001. Il réalise la première (et seule) photo du prototype au-dessus de la ville de Paris et « couvre » toutes les manifestations Concorde dont, notamment, la tournée sud-américaine du 02. Il réalise les films promotionnels, aussi bien autour de Concorde que du reste de la gamme, et obtient plusieurs récompenses dans la catégorie films d'entreprise.

En 1973, il reprend le pilotage en aéro-club à Moret-Episy (accessoirement, il participe comme pilote pour la Socata à la promotion de la gamme Rallye), puis à La Ferté Alais après l'achat d'un Stampe, ce qui permet notamment à son épouse d'obtenir elle aussi son brevet de pilote avion.

À son départ en retraite, toujours très actif au sein de l'Amicale Jean-Baptiste Salis à Cerny-La Ferté Alais, il devient le président de l'Amicale Eric Nessler nouvellement créée pour la préservation du patrimoine vélivole. Il sillonne simultanément l'Europe avec son inséparable Simone, emmenant la remorque contenant le Blériot XI original de Jean et Irène Salis pour le présenter en vol en meetings : des heures de conduite routière, de montage, de réglages et de démontage, pour quelques minutes de vol. Cela lui permet de devenir, sans doute, le pilote ayant le plus grand nombre d'heures de vol sur Blériot XI. Le point culminant sera en 1989 une réédition de la traversée de la Manche de Calais à Douvres, pour l'anniversaire des 80 ans de l'exploit de Louis Blériot, en quarante minutes de vol au jour et à l'heure précise.

Il ne renonce à voler en monoplace sur le « Bébé Jodel » de Madame qu'en 2008, quelques semaines avant la disparition de Simone, perte dont il ne se remet pas réellement.

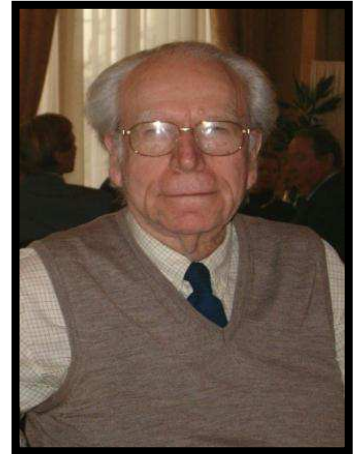
Rémi Caillou



En 2009, je vous avais présenté Madame Caillou qui venait de nous quitter. Le 9 août, son mari Jean-Claude l'a rejoint. Volent-ils en patrouille, elle dans son « Bébé-Jodel », lui dans le Blériot XI dont il était si fier ? Je le crois vraiment.

Ces fidèles du Concorde et de l'APCOS, passionnés d'aviation, volaient à La Ferté Alais et on les voyait toujours ensemble. Jean-Claude était inconsolable du départ de Simone. Les voici réunis pour l'Éternité. Je pense fort à leurs enfants. Nous nous associons à leur chagrin.

Philippe Girard



LE CONCORDE S'EST POSE A MORTAGNE AU PERCHE

Samedi 13 avril 2013

par Jany Bellat

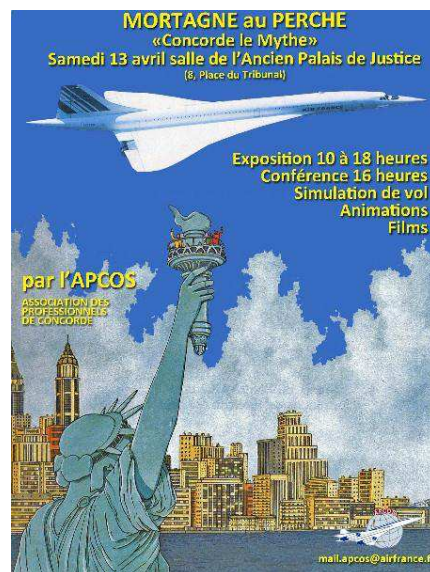


Chers Apcosiens, Apcosiennes, le 13 avril dernier une exposition/conférence a eu lieu à **Mortagne au Perche** dans **l'Orne. Mortagne** est selon un vieux dicton « le plus beau bourg de France ! » Pendant cette exposition, nous avons eu cette curieuse question très interrogative : « Par quel miracle avons-nous eu droit à une exposition sur le **Concorde** à Mortagne ? » Non pas un miracle, mais le désir de voir notre bel oiseau atterrir dans le **Perche** et plus spécialement à **Mortagne**.

Avec l'accord du député (devenu depuis sénateur) et maire de Mortagne, enthousiaste devant ce projet, une aventure qui a commencé en 2009 et initialement prévue sur 3 jours. Mais impossible de trouver une date ! Ensuite, nous avons pensé qu'il était plus raisonnable de reporter cette manifestation du fait de l'ouverture du procès de l'accident qui pouvait laisser subodorer des réactions négatives. Les années passent et enfin nous avons pu concrétiser notre projet.

Rendez-vous est pris, le 13 décembre 2012, avec la Conseillère Municipale chargée de la culture qui nous propose la salle de l'Ancien Tribunal qui est très bien équipée comme les photos peuvent en attester. Une date est retenue, le samedi 13 avril, et c'est parti !! L'exposition débutera le samedi matin et la conférence le samedi après-midi à 16h30. Interview avec **Ouest France** et le Journal local **Le Perche**. Contact avec l'aéro-club de Mortagne ainsi qu'avec les aéro-clubs environnants ; les affiches, nous reprendrons celle de la Creuse. Philippe **Borentin** tiendra un stand « Les Vols de Concorde ». Gérard **Duval** installera son simulateur de vol. Nous comptons sur les petits avions de notre ami **André**, avec un quiz qui permettra aux enfants de gagner un petit Concorde... qui vole !!

Les cadeaux offerts aux passagers seront exposés dans une vitrine et nos beaux uniformes d'hôtesse et de steward suspendus aux murs. Les murs des 2 salles sont équipés de cimaises où nous pourrons accrocher panneaux et photos pour l'exposition. La conférence est prévue, cette fois à 2 voix (PNT et PNC) avec en vedettes **Pierre** et **Annick**.



« Comme sur un nuage »

Jany Bellat-Palau a eu "le grand bonheur" de voler à bord du Concorde en tant qu'hôtesse de l'air. C'était dans les années 1980 mais les souvenirs restent bien présents. Elle est aujourd'hui membre de l'association des professionnels de Concorde.

« À l'origine, il s'agissait d'une amicale créée par les mécaniciens navigants, explique Jany qui partage son temps entre Paris et sa résidence secondaire dans le Perche. En 2003, après l'arrêt des vols, l'association s'est développée pour maintenir en vie le souvenir de cet avion mythique. Nous avons tous un véritable amour pour le

Concorde. Un avion hors norme, d'une puissance extraordinaire ».

C'est dans l'idée de préserver cette mémoire collective que tous parcourent la France, proposant expositions et témoignages. « La magie opère toujours sur le public. J'ai eu la chance de voler quelques années sur Concorde. Une expérience professionnelle incroyable. Au décollage, on était scotché à son fauteuil ! Ensuite, on avait l'impression d'être sur un nuage. On sentait qu'on volait car l'avion volait incliné... À l'intérieur, c'était à l'image d'une Formule 1 : pas beaucoup d'espace mais quelle vitesse ! »



■ Le Concorde, un avion supersonique qui continue de faire rêver.

VIE DE L'ASSOCIATION

Et l'hébergement ? et la restauration ? **Aline** nous trouve sur Internet un gîte très agréable « Le Gros Chêne » à 3 kms de Mortagne où nous nous retrouverons le vendredi 12 pour dîner. Le samedi midi un petit restaurant local nous recevra en deux services et le soir, nous serons tous ensemble pour fêter l'anniversaire **d'André Blanc**. **Édouard Chemel** prévoit de dédicacer son dernier livre, « **Concorde, mon amour** ».



Et nous sommes déjà au mois de mars. Le compte à rebours a commencé !! Prévoir un texte rédactionnel à destination des journalistes et rédigé par **Pierre Grange** qui sera associé à une petite affiche qui paraîtra dans **Le Perche** le 3 avril et sera de plus diffusé aux différents contacts : Presse, Radio, TV Locale, Journaux, Marchands de journaux pour la promotion de la conférence.

Cartons d'invitation à envoyer, Flyers et affiches à distribuer. Une interview est prévue avec **Nicole Méneveux** pour **Le Perche** avec la journaliste **Nathalie Legendre** et **Pierre Grange** avec **Monique Béguin** la journaliste **d'Ouest-France**. Étant sur place, ces deux journalistes émettent le désir de me rencontrer et cela donne des articles dans les journaux.



Le vendredi, rendez-vous pour l'installation à 16 heures. Le samedi, nous sommes tous à pied d'œuvre et prêts pour accueillir les premiers visiteurs. Ils sont nombreux et pour la conférence la salle sera comble ! Malheureusement, il pleut, il y a beaucoup de vent, et les amis pilotes des alentours prévenus par Raymond **Machavoine** et Gérard **Duval** n'ont pas pu venir. Dommage !



La conférence « à deux voix » est une grande nouveauté ; le vol Paris - New York est présenté simultanément, vu du cockpit par Pierre et vu côté cabine passagers par Annick

VIE DE L'ASSOCIATION

Moyal. Cela a exigé un gros travail de préparation d'Annick, de Pierrette Cathala et de Caroline Cadier. Les images montrant le service aux passagers ont été tirées d'un film de Carole Guérand.

Le sénateur Maire est ravi, il a fait décoller et atterrir **Concorde** sur le simulateur de **Gérard** ! Il nous offre un vin d'honneur qui clôture cette manifestation et il nous remercie chaleureusement de cette prestation.



> Message du 28/04/13 19:09
> De : "Jean Claude LENOIR"
> A : palau@wanadoo.fr
> Copie à :
> Objet : Conférence APCOS à Mortagne

> Chère Madame,

Un grand merci pour la revue que vous m'avez adressée suite à la conférence de Mortagne dont je vous confirme qu'elle a été un grand succès. J'ai eu l'occasion de revoir depuis pas mal de personnes qui étaient présentes ce jour là et toutes ont tenu à me redire combien elles avaient été enchantées.

Sachant le soin que vous avez mis à préparer ce grand moment, je tiens à vous en remercier très chaleureusement, ainsi que tous nos amis de l'APCOS.

J'ai été très touché par la petite surprise que vous m'aviez réservée pour la circonstance. Que de beaux souvenirs ...

Bien cordialement,

Jean Claude Lenoir

Sénateur-Maire de Mortagne au Perche

Nous sommes très heureux mais bien fatigués !!

Mortagne-au-Perche et sa région

Mercredi 17 avril 2013 10

Mortagne-au-Perche / Embarquement à bord du Concorde avec d'anciens professionnels

Voyage au-delà des nuages...

par Pierre Granger, copilote et président de l'association.

« Piloter le Concorde est une expérience unique, assure Gérard Duval. C'est très différent, du fait de ses ailes delta. La poussée est très forte et les sensations incroyables ». À l'intérieur de la cabine, deux pilotes dont le commandant de bord et un mécanicien navigant chargé de surveiller tous les systèmes. « Ce dernier gère entre autres les treize réservoirs. On surnomme son tableau : les grandes orgues ».

Les enfants ne boudent pas leur plaisir et chacun attend patiemment son tour avant de pouvoir s'asseoir "dans le siège du pilote".

Les ex-hôtes de l'air ont joué leur rôle à merveille samedi à l'entrée de l'ancien palais de justice de Mortagne. Tout sourire, elles ont accueilli les nombreux visiteurs venus en apprendre davantage sur le Concorde.

Dans la salle, anciens pilotes et navigants guident, répondent aux questions sans jamais se lasser. Membres d'un club fermé, celui des professionnels ayant travaillé sur le Concorde, ils livrent avec passion leur amour pour cet avion supersonique hors du commun. Comme pour faire partager une mémoire commune, liée à un patrimoine national.

« Les grandes orgues »

Organisée par l'association des anciens professionnels du supersonique, la manifestation avait tout pour séduire petits et grands. Jeu-quiz pour les enfants, simulateur de vol en compagnie de Gérard Duval, pilote et instructeur, panneaux explicatifs et conférence animée

Ils ont gagné leur billet

Un peu plus loin, un couple discret fait parler de lui : il s'agit de Jacqueline et Joël Allard. Le 27 décembre 1975, ils ont gagné leur billet pour le vol inaugural Paris-Dakar. Jacqueline exhibe fièrement le télégramme conservé toutes ces années et qui confirme qu'elle était l'heureuse gagnante du jeu-concours : « C'était très beau, le premier vol de notre vie. Nous n'avons pas eu peur, c'était nouveau et intéressant ».

Prouesses technologiques

Puis place à la conférence. Plus une seule chose de libre dans l'assistance. « 21 janvier

1976, premier vol vers Rio, explique Pierre Granger. André Blanc, notre doyen, était sur ce vol en tant que mécanicien navigant. C'est lui qui, aujourd'hui, confectionne les reproductions de Concorde pour les enfants. »

Quatre-vingt-quinze tonnes de carburants, cent passagers, neuf personnels... L'avion n'en finit pas de dépasser les limites, comme le mur du son (il vole à Mach2). « Un mur du son franchit uniquement au-dessus des mers » précise le copilote.

N.L.

Le public est venu nombreux écouter la conférence.

Jacqueline et Joël Allard (au centre) ont gagné leurs billets pour le vol inaugural en 1975.

Ont participé à cette manifestation : **André Blanc, Anik Boglino, Philippe Borentin, Pierrette Cathala, Edouard Chemel, Gérard Duval, Pierre Grange, Hubert Michaut, Annick Moyal, Yannick Pluchon, Claude Poulain, Aline Weyl** et votre épistolière !!!

Jany Bellat

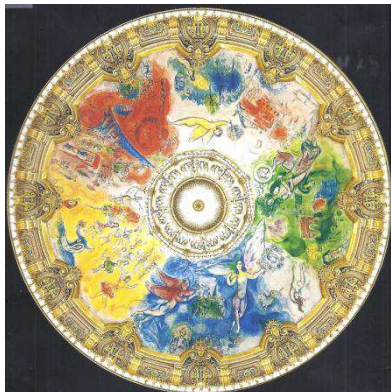
VIE DE L'ASSOCIATION



Photos Jany Bellat, Anik Boglino.

CHAGALL ENTRE GUERRE ET PAIX

Musée du Luxembourg, le jeudi 7 mars 2013



Par Jany Bellat

*« Le temps a laissé son manteau de froidure et de pluie »
C'est **Charles d'Orléans** dans ses « Rondeaux » qui a su nous parler de l'hiver et nous avons envie de reprendre à notre compte ces quelques vers !*

« Hiver, vous n'êtes qu'un vilain !

Été est plaisant et gentil...

Mais vous, Hiver, trop êtes plein

De neige, vent, pluie et grésil...

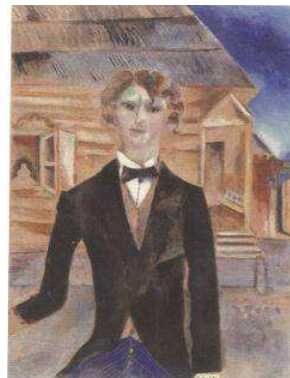
Hiver, vous n'êtes qu'un vilain ! »

*Hiver 2013 se complait à nous voir emmitouflés ; il ne veut pas nous quitter. Et c'est dans une garde-robe d'hiver que nous nous dirigeons vers le restaurant « La Bastide de l'Odéon » pour nous réchauffer et nous restaurer, avant de nous rendre au Musée, pour mieux connaître le peintre **Chagall**. Un peintre qui nous déconcerte et nous séduit.*

*Cette exposition n'est pas une rétrospective, mais un cheminement du début de la première guerre mondiale aux années 1950-1960. Marc **Chagall** est mort en France à 98 ans (1985) après une longue vie chahutée par deux guerres, une révolution, la montée de l'antisémitisme en Europe et l'exil.*

*Devant le musée, un cerbère nous retient pour contrôler nos sacs devant une file d'attente de visiteurs impressionnante ! Nous prenons possession de nos écouteurs bien réglés pour suivre notre guide. « Vous ne verrez qu'une centaine d'œuvres de Marc **Chagall**, nourries par les guerres et l'exil. »*

C'est un autoportrait du peintre, daté de 1914, qui ouvre cette exposition. Le jeune homme se tient droit devant sa maison natale de **Vitebsk**, en **Russie** (aujourd'hui en Biélorussie). Il s'y retrouve bloqué par la guerre. Il peint alors, inspiré par le modernisme, mais pas inféodé ! **Chagall** restera toujours indépendant, utilisant son propre langage onirique, s'appuyant sur la tradition juive.



Il naît en 1887 dans une famille juive très pratiquante de **Vitebsk**, dans la Russie du Tsar qui parque les siens, quand elle ne les massacre pas dans les pogroms que l'on retrouve dans ses tableaux. Son ami **Léon Bakst**, peintre de renommée mondiale, l'invite à quitter la Russie pour **Paris**. **Chagall** y arrive, en 1911, sans un sou.

Faute de moyens, il peint sur des toiles de récupération, des draps et même sa chemise (Le Violoniste).

Les premiers tableaux parisiens sont marqués par l'influence de Van **Gogh**, des couleurs fortes des fauves. Confronté au cubisme, **Chagall** va s'en inspirer dans quelques toiles avant de conclure : « je laisse les cubismes manger à leur faim leurs poires carrées, mais très peu pour moi. »

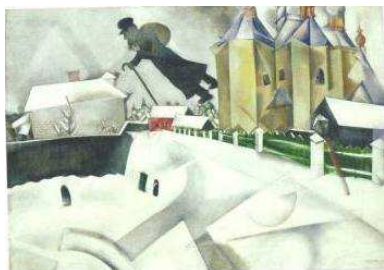
Il emménage dans un atelier à « la Ruche », au côté de **Léger**, de **Laurens** et des artistes étrangers comme **Soutine**, **Archipenko** et **Zadkine** qui se regroupent dans cette école dite de **Paris**.

Montparnasse entre 1910 et 1914 était une communauté disparate de peintres et de poètes. Très vite, il refuse d'appartenir à un groupe et reste farouchement indépendant, fidèle à sa seule inspiration, à son « folklore » comme il disait. Un « folklore » nourri de légendes russes et de thèmes bibliques.

Il n'hésite pas à procéder à des assemblages très personnels qui rappellent son passé (à la Russie, aux ânes et aux autres) « J'ai apporté mes objets de Russie et la France leur a donné la lumière résumait-il. »

VIE DE L'ASSOCIATION

En 1914, sans tenir compte des rumeurs de guerre, laissant à **Paris** la plupart de ses œuvres exécutées depuis 1911, **Chagall** retourne à **Vitebsk**, dans sa ville natale. Il pensait y passer 3 mois, il y restera jusqu'à 1922 !

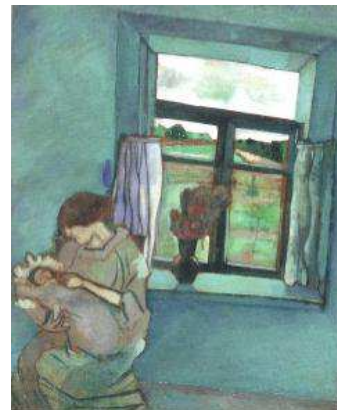


Loin de Paris, ses peintures s'ancrent dans le quotidien, comme vues entre ciel et terre. Au dessus de **Vitebsk** flotte dans le ciel le personnage du juif errant avec son baluchon sur le dos, une figure prémonitrice de son propre destin.

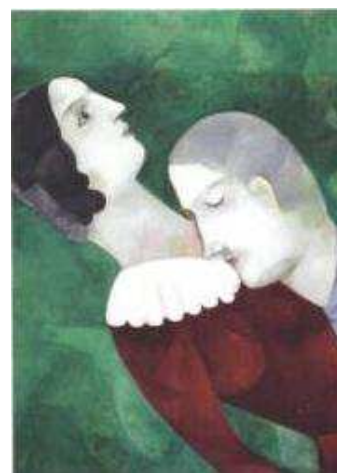
À **Vitebsk**, **Chagall** retrouve **Bella Rosenfeld**, son amour de jeunesse, **Bella** qu'il épouse en 1915. Une fille **Ida** naît au printemps 1916. Tout à la fois muse et modèle, **Bella** devient un soutien

essentiel pour **Chagall** qui ne cesse de lui rendre hommage dans son œuvre. Les tableaux de sa période russe sont de toute beauté. Ils rappellent ce qu'est un concentré d'artiste. Un potentiel fou qui brasse la neige, l'angoisse de la guerre, le silence de la campagne, l'ardeur de la ville, comme un dramaturge. Il observe également un monde religieux qu'il redécouvre. Grâce à l'aide d'un frère de **Bella**, **Chagall** échappe, à la guerre.

« Planqué » comme on dit à l'époque, dans un bureau à **Saint Pétersbourg**, absent de la guerre, il en observe les conséquences. Les soldats dans les rues, les séparations douloureuses, les blessés. Il souligne ses dessins d'un noir intense qui accentue la force dramatique de ces moments. Il revient à **Vitebsk** où il retrouve **Bella**. Il peint « Les Amoureux » qui témoigne de son bonheur.



Installé à **Moscou** en 1920, le couple **Chagall** affronte quelques années d'importants soucis matériels. Il fréquente les milieux intellectuels juifs de la capitale, et le peintre travaille pour le théâtre qui connaît alors une pleine expansion. Mais la situation politique dans ce pays l'inquiète car elle aggrave les difficultés des artistes d'avant-garde. Après 1919, nombre d'entre eux ont déjà quitté la Russie. C'est dans ce contexte difficile que **Chagall** reçoit une lettre du poète allemand **Rubiner** devenu son ami à Paris. « Viens ici, tu es célèbre ».



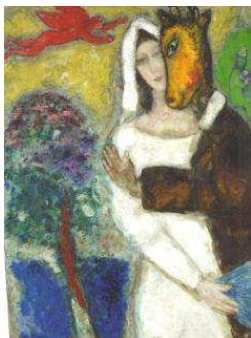
Effectivement, en Allemagne, sa réputation a grandi. Il part donc en 1922.

La courte étape de Berlin, où il demeure entre 1922 et 1923, joue un rôle important dans sa carrière car il y fait l'apprentissage de la gravure, une technique qui va devenir une part essentielle de son activité jusqu'à la seconde guerre mondiale. La gravure est, avec quelques dessins, le seul travail de **Chagall** dans cette période. C'est à Berlin qu'il reçoit un télégramme de l'ami **Blaise Cendrars** : « Reviens à **Paris**, tu es célèbre et **Vollard** t'attend. » Le fameux galeriste a en effet l'intention de lui passer commande des illustrations de trois ouvrages, « Les Âmes Mortes » de **Gogol**, « Les fables de La Fontaine » et « La Bible ». Avant de rentrer à Paris, **Chagall** termine la rédaction de son autobiographie, ses « Mémoires ». Il a 36 ans et il ne retournera jamais en Russie.

Durant ce séjour parisien, sa situation financière s'améliore. Dès 1926, il signe un contrat avec la galerie **Bernheim Jeune** qui durera jusqu'à la crise économique de 1929. Dans les années 1930, de nombreuses expositions à Paris et à l'étranger témoignent alors de la pleine reconnaissance de l'art de **Chagall**. La réussite matérielle arrive enfin. Le couple **Chagall** élit domicile dans une maison, Villa Montmorency, à Paris. Scènes de famille, natures mortes, fleurs, paysages aux personnages fantastiques issus d'un monde onirique, allusions à la musique, à ses lectures attestent de son bonheur de l'entre deux guerres. Les grands tableaux de cette période sont caractérisés par une atmosphère de « Rêve », où se bousculent des références familiales, juives et russes, les « trouvailles langagières ».

VIE DE L'ASSOCIATION

Peu d'artistes se voient et se représentent comme un âne ! Ce n'est pas un compliment, plutôt une insulte. Mais toute la malice de **Chagall** en âne au bras de sa promise ressort dans « Le songe d'Une Nuit d'Été », il a même une tête de bouc sur un corps humain enlaçant sa chère **Bella**.



Chagall peint les animaux sacrifiés comme les chèvres. Pas un seul chien, animal potentiellement méchant. Rarement peintre parut à ce point dénué d'agressivité, désarmé par avance, du côté des humbles (les mendiants sont omniprésents dans ses peintures). La peinture reflète ses souvenirs et surtout **Vitebsk**, sa ville natale. À travers cette ville, il évoque un monde mythique, des personnages flottant dans les airs tels



que « L'Homme Coq » au-dessus de **Vitebsk**.

Cette remémoration de la ville, toujours présente entre deux guerres, va plus loin qu'un simple souvenir de jeunesse. Elle est d'abord significative d'une lutte contre l'exil. Elle permet à l'artiste, comme à d'autres nombreux en ce début du XXème siècle qui se sont éloignés de leur terre et de leur culture natale de poursuivre leur route sans couper leurs racines.

Durant ces années entre deux guerres, **Chagall** découvre la France, dont il obtient enfin la nationalité en 1937 avec l'aide de son ami **Jean Paulhan**.

Il traverse l'Europe et séjourne en Hollande, en Espagne, en Italie et en Angleterre. Mais deux voyages marquent plus profondément son art et sa conscience. Un premier en Palestine en 1931 et un second en Pologne en 1935.

Tel Aviv, de février à mai 1931, aux sources du judaïsme et du message biblique. Il découvre avec émotion à Jérusalem les lieux mêmes de l'Histoire du peuple juif et en fixe de nombreux motifs dans ses carnets et sur ses toiles. Dans « Moïse répand les ténèbres », le motif de la ville en feu à l'arrière plan semble annoncer déjà les peintures sombres des années noires de guerre. Ces illustrations amènent **Chagall** à



représenter pour la première fois les épisodes bibliques essentiels pour lui dans ses compositions. À **Vilna** (en Pologne) en 1935, il découvre le durcissement du statut des juifs. Il constate l'accroissement virulent de l'antisémitisme, et perçoit la menace. Son intérêt pour les intérieurs de synagogues, comme « La Synagogue de Vilna », trahit son pressentiment de la disparition d'un monde.

En 1937, le régime nazi décroche ses toiles des musées allemands et



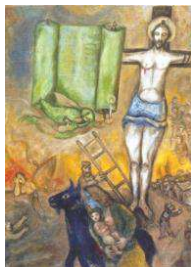
trois de ses œuvres figureront à l'exposition « Entartete Kunst (art dégénéré) » à Munich. À la déclaration de la guerre, il estime prudent de s'éloigner de Paris. Il rejoint la zone libre et en 1940 il acquiert une école désaffectée à Gordes. Une acquisition rétrospectivement absurde. **Chagall** s'est vraisemblablement cru protégé par sa naturalisation mais en octobre, les lois antisémites sont ratifiées. La fuite de la famille **Chagall**, naguère inconcevable, devient soudain inéluctable.

A Gordes, c'est un certain **Varian Fry**, journaliste brillant et courageux qui va servir de passeur à la famille **Chagall** et favorise leur exil vers l'Amérique. Trop méconnu, cet Américain traumatisé par la montée de l'antisémitisme gagna l'Europe et grâce à son réseau, aida les artistes et les intellectuels face au péril national-socialiste entre autres, **André Breton**, **Marx Ernst**, **Hannah Arendt** et beaucoup d'autres. Marc **Chagall** et lui n'avaient

VIE DE L'ASSOCIATION

pas grand-chose en commun, mais **Varian Fry** fit en sorte que son exil soit, sinon heureux, du moins possible. Il sauva en outre l'artiste du pire.

Chagall s'était en effet installé provisoirement à Marseille avec **Bella**. Le 9 avril, il est victime d'une raffle. **Bella** s'affole. **Fry** prend son téléphone et règle habilement l'affaire. Le couple transite par Madrid avant d'arriver à Lisbonne dans l'attente de la traversée vers New York. Ils embarquent pour New York en 1941. Sa fille **Ida** acheminera les tableaux hors de France. Une traversée effrayante à bord d'un cargo de marchandises crasseux et surpeuplé.



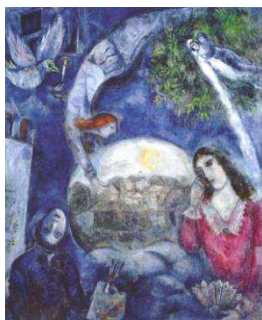
C'est à New York que le thème de la guerre prend une nouvelle ampleur. Les crucifixions vues comme le symbole de la souffrance humaine se multiplient sur fond de désolation et d'incendie. « Obsession », « La Crucifixion en Jaune » et le

tableau « La Guerre » qui représente le chaos et l'errance, rendent bien perceptible son effroi devant les atrocités commises par les nazis et devant la souffrance des populations.

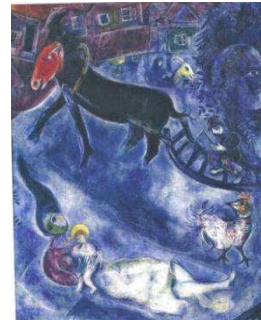
À l'été 1942, **Chagall** trouvera néanmoins le moyen de se libérer un peu de cette atmosphère pesante des années de guerre en se rendant au Mexique avec toute la troupe du New York City Ballet, pour la création du ballet **Aleko**. Le séjour, ressenti comme des vacances, le coupe, un peu des préoccupations liées à la situation internationale et se reflète dans les œuvres produites alors. **Chagall** se laisse aller au lyrisme de la couleur, caractéristique du pays où il séjourne. À Mexico le public lui fait un triomphe, l'acclame, enthousiaste et un mois plus tard, ce sont les Américains qui l'ovationnent avec le même entrain. Le décor luxuriant et coloré avec ses figures féeriques (coq, couple d'amoureux, ours, cheval blanc) traversant le ciel constitue, selon certains critiques, le sujet véritable du spectacle.

En 1944, alors qu'ils viennent d'apprendre enfin la libération de Paris, **Bella** meurt. Le chagrin de l'artiste est immense. Il perd sa muse, celle qui a veillé sur son bien-être depuis ses débuts. Il magnifie **Bella** dans de grandes toiles. Tout tourne « Autour d'Elle. »

En 1945, se remettant à grand peine de la perte de **Bella**, il exécute cette fois décors et costumes pour l'oiseau de feu de **Stravinsky**. Le succès est à nouveau énorme et le New York Times en parle comme d'un « cadeau de Noël à un enfant ». Aux États-Unis où tout est ample, gigantesque même, le **Chagall** de formats modestes s'éteint pour laisser s'épanouir un **Chagall** monumental. Cette évolution-là est essentielle, décisive même puisqu'elle annonce le début d'une nouvelle ère esthétique. **Ida Chagall** trouve bientôt pour son père une gouvernante, **Virginia Haggard**, à la fois anglophone et francophone. Elle devient sa compagne. De cette nouvelle union naît un fils en 1946, **David Mac Neil**. Le nouveau couple achète une maison dans l'État de New York où il s'installe. La rencontre avec **Virginia** est suivie d'une évolution de la peinture en hommage au couple. L'envol, figure caractéristique de **Chagall**, devant l'amour revient au premier plan de ces représentations comme « La Madone au Traîneau » où une vierge à l'enfant, allusion probable à **Virginia** et à son fils



David semble illuminer le ciel sombre d'un monde sens dessus dessous. Alors que New York devenait la capitale mondiale de l'avant-garde emmenée par l'expressionnisme abstrait en plein essor, **Chagall** y connut une grande rétrospective en avril 1946 au **MOMA**, laquelle le consacrait comme l'un des artistes vivants les plus importants du monde. Le 4 juin, cinq ans après avoir pris le bateau depuis Lisbonne, en compagnie de **Bella**, il confie à une journaliste : « Rentrer en France n'est pas un projet, c'est une déclaration d'amour. On retrouve

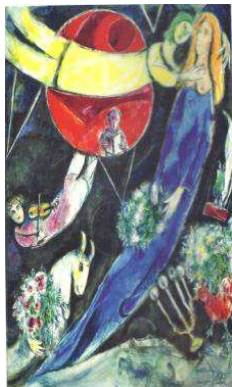


la France comme on retrouve la femme qu'on aime. »

En 1948 **CHAGALL** se décide enfin à revenir à Paris. Une nouvelle période s'ouvre alors pour son art. Âgé de plus de 60 ans, il est désormais prêt pour la deuxième phase de sa vie. Rare survivant de l'holocauste, il est respecté comme portant témoignage de cette période sombre. En 1949 **Chagall** est invité à Saint Jean Cap Ferrat. Ébloui par la lumière du Sud, il

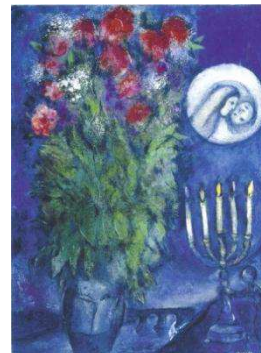
VIE DE L'ASSOCIATION

achète la villa « Les Collines » à Vence .Il y rencontre **Matisse** et **Picasso**. Ce dernier finit par admettre dans les années 1950 « Quand **Matisse** sera mort, **Chagall** restera le seul peintre qui comprenne ce qu'est vraiment la couleur. Je ne suis pas fou de ces coqs, de ces ânes, ces violonistes volant et de tout ce folklore, mais ses toiles sont vraiment peintes, le hasard n'y a aucune part. Certaines de ses dernières peintures faites à Vence montrent qu'il n'y a jamais eu personne depuis **Renoir** qui ait le sentiment de la lumière comme **Chagall**. » La vie privée du peintre, heureuse comme le montrent les couples dans « Monde Rouge et Noir » et « Les Cinq Bougies » est marqué cependant par la séparation



d'avec VIRGINIA qui le quitte en 1952. Mais toujours grâce à sa fille **Ida**, il ne tarde pas à rencontrer **Valentina Brodsky**, elle aussi d'origine russe, qu'il épouse rapidement.

À ses côtés, **Valentina**, qu'il surnomme affectueusement « **Vava** », veillera désormais sur son bonheur et son confort jusqu'à la fin de sa vie. Le renouveau de sa vie privée alimente dans son œuvre une veine joyeuse où reviennent le couple, le cirque, les fleurs et ses auto-portraits. L'artiste retrouve aussi l'inspiration parisienne de sa jeunesse. Il multiplie les dessins d'une liberté et d'une hardiesse formelles en y



introduisant des collages de tissus et de papier peint de toutes sortes. « Esquisse pour la Vie ».

En 1960, le Ministre des Affaires Culturelles **André Malraux** confie la réalisation d'un nouveau plafond pour la salle de spectacle, du Palais Garnier. La décision est rendue officielle en juillet 1962. Le tonnerre de critiques est immédiat, mais lors de la « Première » de son plafond, c'est un accueil et des applaudissements que le public de l'Opéra réservera à **Chagall** !

En 1966 il s'installe à Saint-Paul-de-Vence .Pendant près de 20 ans, l'artiste répond à de nombreuses grandes commandes publiques ou privées. Son inlassable activité se poursuit pendant longtemps. Il est reconnu comme un des peintres les plus importants de sa génération. Il continue à travailler jusqu'à sa mort le 28 mars 1985 à Saint-Paul-de-Vence où il est enterré.

Voici quelques clés pour décrypter l'imaginaire de **Chagall**. Un réseau de symboles issus de son vécu et de sa culture.

Bella (Muse céleste). Elle plane souvent dans l'ombre des toiles de **Chagall**. A sa mort, elle se mue en ange gardien. **Palette** (Allégorie de la peinture). La palette est l'instrument qui fait surgir sur la toile le miracle de la peinture. **Tête Coupée** (Rêverie). Une référence à un dicton juif qui dit de quelqu'un se laissant emporter par sa fantaisie « que sa tête vole dans le ciel ». **Nuit** (Berceau de l'imagination).



Souvent paisible et propice aux rêveries amoureuses, la nuit vire parfois au cauchemar ponctué d'incendies et de violence. **Vache** (Animal sacré). Cette vache rousse renvoie sans doute à la culture juive. **Chagall** transformera ce savoir en visions métaphoriques où les bêtes défient les lois de la pesanteur, se posent sur les toits. **Église** (Russie natale). Le peintre se souvient de sa fascination de gamin juif pour les églises inaccessibles et leur iconographie interdite. **Pendule** (Le temps qui passe). Transformée en être hybride ailé, capable de voyager dans le temps, la pendule, comme le poisson, rappelle l'origine du peintre. (Son père vendait des harengs de la baltique). **Coq** (pour la repentance). Ici la bête vole, chante, l'animal rappelle les rites de repentance des Juifs de **Vitebsk**. La veille du Grand Pardon, il est offert un coq ou une poule. Chacun transfère sa culpabilité sur le volatile qui est ensuite égorgé. **Chèvre** (Innocence sur l'autre !). Associée à l'innocence ou à l'enfance (imaginaire juif) la chèvre évoque donc le bonheur dans les toiles de **Chagall**, allant jusqu'à surgir en plein désastre de guerre. L'animal incarne alors les sacrifiés. **Chandelier** (Porteur d'espoir). La frêle lumière porte espoir aux mariés et l'espoir dans les tumultes des années de guerre.

Notre guide nous quitte. **Fin de la visite** .Un petit tour à la bibliothèque ... des bisous et tous comme une envolée d'oiseaux, nous nous dispersons. À bientôt !!

Jany Bellat

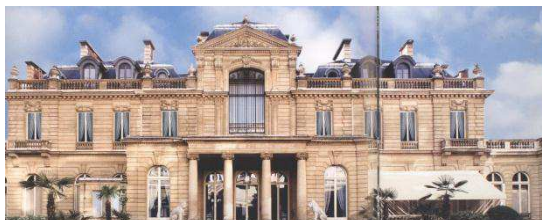
EXPOSITION EUGENE BOUDIN

**Au Musée Jacquemart-André
Avec l'APCOS, le jeudi 16 mai 2013.**



**Par Ginette et Jean Rousseau
Membres actifs**

Malgré un ciel gris et des conditions météorologiques peu engageantes vingt et un Apcosiens (nes) se sont retrouvés pour la visite de l'exposition consacrée à Eugène Boudin. Il faut reconnaître la pertinence de leur choix, tant le cadre de cet hôtel particulier et la clarté des « ciels » peints par cet artiste relativement méconnu, sont agréables et capables d'apporter quelques « bouffées de chaleur » à ce mois de mai 2013, bien décevant... Bref, nous aimons beaucoup ce musée ...



Accueil à 9 heures 40 par Daniella, notre guide d'un jour, parfaitement audible grâce à la liaison radio dont s'est doté le musée.

L'exposition, riche de nombreux tableaux, souvent de dimensions modestes, répartis dans huit salles, doit permettre aux visiteurs de cerner la personnalité et la technique de l'artiste, mais ce n'est qu'à la fin de la visite que nous découvrons l'une de ses photographies le montrant installé à son chevalet dans un décor champêtre...

Eugène Boudin :



D'origine modeste, fils de marins, **Eugène-Louis Boudin** naît à Honfleur le 12 juillet 1824 et meurt à Deauville le 8 août 1898. Très tôt commis imprimeur (à 11 ans), puis papetier, il fonde à 20 ans sa propre papeterie qu'il revend à 22 ans pour s'acheter un remplaçant au service militaire... il faut dire qu'ayant « tiré un mauvais numéro » son avenir aurait alors été scellé pour « 7 ans »... Il se consacre alors à la peinture, sa vocation ayant, sans doute, été encouragée par des peintres de passage dans son imprimerie (Constantin Troyon ou Jean-François Millet ...par exemple) ou écrivains (

Charles Beaudelaire en particulier...)

Ses « **références** » seront, outre les **Hollandais du XVIIème siècle**, tous les « maîtres » du paysage moderne à savoir **Corot, Millet, Rousseau ou Troyon...**

Autodidacte, convaincu que « les romantiques ont fait leur temps » et qu'il faut désormais chercher les « beautés simples de la nature », Eugène Boudin réservera toujours, dans ses paysages, une place prépondérante aux « ciels », aux variations atmosphériques et aux scènes de plage » qu'il saisira par touches rapides traduisant « **l'impression** » du moment. Il suscitera l'enthousiasme de Corot ou de Courbet et l'admiration de Beaudelaire...

La technique :

Peintre « d'extérieur » Eugène Boudin ne fera, la plupart du temps, que des esquisses annotées qu'il complétera en atelier...

En effet, si certains de ses tableaux sont « peints à l'huile », sur toile ou plus souvent sur panneaux de bois, les autres sont des « pastels » ou des « aquarelles » peu compatibles avec le « crachin » normand...

Chronologie :

1843-1848 : inauguration des lignes de chemin de fer Paris-Rouen d'abord puis Paris-Dieppe, qui permettent au Parisiens d'accéder rapidement (3 à 4 heures !!!) à la mer... Nous retrouverons ceux-ci sur nombre de tableaux de Boudin..

VIE DE L'ASSOCIATION

1855 : premier séjour en Bretagne dont la « langue » lui est inconnue. Sa femme, Marie-Anne Guédès, bretonne, l'aidera...(mariage en 1863).

1858 : rencontre Monet dont il sera le « maître » ...puis Beaudelaire et Courbet...

1872 : premiers achats du marchand Durand-Ruel à Boudin ... il a 48 ans...

La visite :

1^{ère} salle :



Outre la copie d'une toile hollandaise dont la facture semble relativement médiocre, mais ce sont là les « premières armes » de Boudin, figurent des scènes de plages représentant des estivants aisés peints avec beaucoup de finesse mais sans aucune concession... Il s'agit là des premières « plages mondaines » peintes à Deauville ou Trouville...Ici, une « huile sur toile » !

2^{ème} salle :



Deux scènes de plage ... la première (1864), un « pastel » sur papier, représente des silhouettes au bord de la plage, exemple d'étude peinte par Boudin dont Monet se dira fasciné car « **file de l'instantanéité** », la seconde



(1869) une « aquarelle sur traits à la mine de plomb » révèle une touche plus nerveuse et des silhouettes plus affinées. Les marchands de tableaux n'y sont, sans doute, pas étrangers car Boudin vend très peu ... Ainsi, fin 1864, il constate : « nous n'avons pas tiré un sou de nos baigneurs cette année. Décidément, il faudra se contenter de les peindre !... »

3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème} salles :



Ces salles sont consacrées aux « **pastels** » entre ciel et mer ainsi qu'aux « **beautés météorologiques** » ... On retiendra, ici, la représentation d'un réverbère, là, de lampadaires... et, souvent, de chiens, chargés, peut-être, d'accentuer l'impression de mouvement... ? Déjà, les scènes de plage sont remplacées par des voiliers qui ne « **polluent pas les ciels** » car sans fumée !...



L'âge venant, Eugène Boudin voyagera en Belgique puis à Venise...



6^{ème} et 7^{ème} salles :

Consacrées à « **la vision poétique du quotidien** », de Trouville à Berck, ces salles accordent une large part à Charles Beaudelaire et bien sûr à Claude Monet ... beaucoup de citations du premier et l'omniprésence du second...



VIE DE L'ASSOCIATION

Ayant « déserté » la France en 1870, Boudin peint en Belgique près de la mer ... (port de Rotterdam par exemple). Ses peintures laissent alors une large part aux bateaux et aux installations portuaires sans abandonner **la mer et les « ciels »** ... tout en s'accommodant des fumées... (cf : tableau de droite).

8^{ème} salle :

Puis ce fut le sud de la France (Bordeaux, Antibes) et Venise ... La dernière toile montre la progression de la technique d'Eugène Boudin, dont les recherches sont très proches des futurs « impressionnistes ».



Qui fut Eugène Boudin ?

- Le « **roi des ciels** » selon **Camille Corot**.
- **Boudin** est « passé **maître** dans la traduction de ce qu'il y a de plus inconstant, c'est-à-dire la **mer et le ciel** » ... dira **Charles Beaudelaire** ...
- « **Boudin**, avec une inépuisable bonté, fit **mon éducation**. Mes yeux, à la longue, s'ouvrirent et je compris la nature ... j'avais saisi ce que pouvait être la peinture... » avouera **Claude Monet** ...

Fin de la visite vers 11 heures 15 et déjeuner au **FINZI**, restaurant italien situé au 182, boulevard Haussmann, à proximité du musée.

Là, pas de « boudin » fut-il aux oignons, ainsi que nous le préférons, mais après une « salade composée », du « risotto ou des pâtes », accompagnés de « vino rosso » ou d'eau minérale pétillante « transalpine ».

En conclusion, abstraction faite d'un repas banal, **visite très intéressante** consacrée à l'un de nos peintres au rayonnement artistique reconnu et à la production importante ... N'a-t-il pas produit plus de 4000 toiles et de nombreux dessins ... !

Un grand merci à nos organisatrices et à bientôt.

Ginette et Jean Rousseau

VOYAGE EN CORSE

Avec l'A.P.CO.S, du 27 mai au 6 juin 2013.

Par Ginette et Jean Rousseau.



Tard le soir de ce lundi 27 mai 2013, à 23 heures, **vingt et un Apcosiens(nes)**, arrivent à Bastia, venant de Paris-Orly, et s'installent, quasiment en catimini, dans l'une de ces « marinas » du bord de la mer Tyrrhénienne, peu fréquentées à cette époque de l'année...une petite pluie les accueille. **Anik** et **Annick** ... nous ayant rejoint à l'aéroport, le groupe sera de vingt-trois...

La prudence s'installe rapidement dans notre groupe, car le quotidien « **Corse-matin** » du jour, titrait :

- Quelques nuages pourront « traîner près de la côte, puis un voile nuageux ternira le bleu du ciel » annonçant une dégradation pour la nuit suivante, le vent soufflant d'est sur la côte « est » et d'ouest sur la côte « ouest »... !!!
- Les « nationalistes poseurs d'affiches » sont dans le collimateur.
- Cazeneuve (notre nouveau ministre) invite les fraudeurs fiscaux à se manifester...
- L'éternel Doyen de la faculté de droit a fini par passer le témoin...(Doyen éternel au pays des

« immortelles »), et enfin

- À **Ajaccio**, une charge puissante a visé le groupe d'intervention régional (GIR)...En fait, le **GIR**, un « **Leroy- Merlin** et une **Foire-fouille** » ont été traités d'identique manière ... Il est vrai que cette île semble très riche en « gaz », particulièrement en « bouteilles » dont l'usage est très diversifié... !

Mais, le premier jour, il en faudrait plus pour décourager nos Apcosiens ... !

La Corse :

Hier ou **avant-hier** et... **peut-être même avant** ..., la **Corse** semble avoir été, ainsi que la **Sardaigne**, sa cousine, rattachée au massif « primaire » des « Maures et de l'Esterel » de notre côte méditerranéenne. Mais, depuis des millions d'années, ces deux îles ont choisi, géologiquement, leur indépendance, au gré de la mer Méditerranée, lors de la dérive continentale provoquée par les poussées **alpine** puis **pyrénéenne**...Depuis, la Sardaigne a acquis le statut (administratif) de province autonome de la très proche Italie...mais pourrait-il en être de même de la Corse ?

Île méditerranéenne mesurant 180 km du nord au sud et 83 km d'est en ouest avec une superficie de 8743 km² et 1000 km de côtes, est isolée du continent depuis au moins 4 millions d'années ... A la longitude de Gênes, elle est à 160 km des côtes françaises, 82 km de l'Italie, 12 km de la Sardaigne et à quelques « encâblures » de l'île d'Elbe ... Elle héberge un peu plus de 300.000 habitants sédentaires ...

La **Corse** est avant tout un ensemble montagneux formé de huit massifs dont quatre dépassent 2000m d'altitude. Le plus haut sommet, le Cinto de 2710m est à seulement 20 km de la mer.

VIE DE L'ASSOCIATION

La **géologie** de la Corse fait apparaître **3 régions** d'inégale étendue : la zone « **crystalline** » formée de granites, de gneiss et de rhyolites, la zone « **alpine** » avec ses « schistes lustrés incrustés de serpentine » et le **sillon central** constitué de terrains sédimentaires ... Enfin, **en marge** de ces 3 zones, « des calcaires » ... (St Florent, Bonifacio...).

Au **caractère montagneux** de l'île, il est possible d'associer trois types de climats :

- de 0 à 600m, méditerranéen (sec en été),
- de 600 à 1200m, méditerranéen d'altitude (beaucoup de pluie et été secs),
- Au-delà, à tonalité « alpine » (hivers rigoureux et neige) et effectivement celle-ci était encore présente sur de nombreux sommets...

Enfin, tout au long de notre circuit, nous pourrons mesurer l'influence des **Phocéens**, des **Romains** ou des **Génois** et à titre individuel, **Sampiero Corso**, **Pasquale Paoli**, **Napoléon Bonaparte** ... ou, plus proche de nous, **Tino Rossi**, omniprésent à Ajaccio, alors que chacun tait les noms des acteurs, souvent malheureux, des activités indépendantistes ... !

Notre voyage :

2ème jour :



Notre grand bus quitte **Borgo**, après la « récupération » de notre guide à l'aéroport, pour la région du **Nebbio**, en longeant la lagune et laissant, à droite, la prison de Borgo, réputée un temps, pour sa grande « perméabilité » (les évasions se faisant par la porte) et, à gauche, le stade de Furiani de bien triste mémoire. Brouillard, pluie, nombreux virages, relief important (**Murato** est à 600m) mais en récompense, la **flore du Nebbio** : genêts en fleurs, pastels des teinturiers, myrtes, fêrues, immortelles, menthes sauvages, cistes, pancratium d'illyre et ... le **maquis** avec ses chênes verts, ses arbusiers ... et ses châtaigniers, ainsi que des vues exceptionnelles sur le « **défilé de Lancone** » et sur le **golfe de St Florent**...



Arrivée à **Murato** après avoir franchi le col de la vierge et visite :

- de l'église **San Michele** (de style romano-pisan, en calcaire de St Florent et en serpentine verte du Lancone). Puis dégustation, dans l'église musée (!!!), de « panzarottis » chauds, accompagnés de muscat..
- du village (en train, puis à pied)

Déjeuner « corse » au village de **Rutali**... puis , route vers St Florent où nous visiterons la citadelle et flânerons sur le port..



Enfin, pour terminer cette première journée, alors que le beau temps est revenu, malgré le vent, ... dégustation de vins corses à la cave « **Patrimonio** ».

Retour à Borgo par le « col de **Teghime** » (536m), haut lieu de la libération du secteur en 1943, par les « **Goumiers des Tabors Marocains** ».

3ème jour :

Nous avons changé de bus (aussi vaste et confortable que le précédent) et, bien sûr, de chauffeur, sans permis selon notre guide ... permis qu'il obtiendra à l'unanimité dans le groupe... ! Le beau temps semble installé, mais le vent persistera toute la journée :

à **Bastia (2B)** d'abord où nous parcourons :



- **la grande place St Nicolas**, son monument aux morts, sa statue de Napoléon en « César », son kiosque de sous- marin à la mémoire du « **Casabianca** »...

- **la cathédrale St Jean** entourée d'immeubles aux volets à « jalousies »...



VIE DE L'ASSOCIATION

- le petit port, la citadelle et le palais du gouverneur. Puis :
- le quai des martyrs et le port où un ferry de la SNCM attend, sans doute, de « quai ferme », une nouvelle « manne » gouvernementale... or, pendant ce temps les ferries de la « Corsica Ferries » naviguent...

sur le « **Cap Corse** », région montagneuse et sauvage , dont nous ferons le tour.

- d'abord « sous le vent » avec une mer superbe mais « formée », de petites criques, des tours « **Génoises** », des maisons « **américaines** », une végétation abondante, un chapelet d'îles dont **l'île d'Elbe** plus connue comme lieu d'exil de **Napoléon** que par son minerai de fer, **Capria, Monte-Cristo** et **Pinnocchio**. Repas à **Sisco**...
- puis « au vent » sur la côte ouest. Des « éoliennes », des restes de moulins à vent, quelques villages dont **Canari** et sa carrière d'amiante fermée en 1965 après 20 années d'exploitation puis **Nonza** sur son promontoire, des plages de « sable noir » et, surtout, une circulation très difficile (route étroite impliquant vigilance et adresse, les longues « marches arrières » n'étant pas rares...)
- retour à **Borgo** par **St Florent** , le **col de San Stefano** et les gorges de **Lancone**.



Orage violent et pluie nous surprendront à l'heure du dîner...

4ème jour :

Beau temps, moins de vent, 14°C, route vers Calvi :

- **col de San Stefano, St Florent**... **la Corse est petite**... et après un dernier coup d'oeil sur les dentelles de St Florent ... c'est le « **désert des Agriates** ».



- très accidenté (neige sur les plus hauts sommets), et au loin, les **aiguilles de Popolasca** chères à notre guide,
- et son maquis avec son cortège de fleurs, et ses « cabanes » de bergers (**Pallers**),
- « légionnaires du 2^{ème} REP » de Calvi en manœuvres...

Puis ce sera « **la Balagne** » avec :

- **Calvi**, dont nous visiterons la citadelle perchée sur son promontoire de granit rose...Bel édifice d'où les vues sont très belles..
- **L'Île Rousse** que nous visiterons en petit train ce qui permet de découvrir de beaux panoramas sur la ville et les installations portuaires...



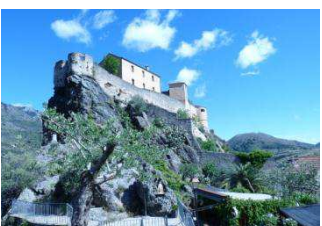
- au retour , visite des villages perchés **Corbara, Pigna**, et **Sant' Antonino** où nous nous arrêterons après une escalade routière difficile (vent violent, circulation dense , route étroite...) puis découvrirons de très beaux paysages et visiterons une église romane...

Retour à Calvi ... le beau temps s'est maintenu...

5ème jour :

Nous quittons la « **Balagne** » par beau temps pour, rejoindre, via l'Île Rousse et Ponte Leccia (pont Génois) au sud du « **Nebbio** », la ville de **Corté** au nord du « **Niolo** ». Enfin, ce sera **Ajaccio(2A)** après avoir franchi le **col de Vizzavona** (1163m) et quitté la Corse du nord, puis traversé la « **Gravona** ». Autant de « mini-régions » aux caractères souvent différents...

- **Corté** :



Fondée en 1419 avec la construction de son « nid d'aigle », **Corté** a toujours été au cœur de la Corse et de son histoire. Venant de la province voisine de « Castagniccia », **Pasquale Paoli** :

- crée une université,
- proclame en sa qualité de gouverneur de la Corse , qu'il a contribué à unifier, la



VIE DE L'ASSOCIATION

souveraineté du peuple (« **peuple Corse.** » dirait quelqu'un... !)

- décrète la séparation des pouvoirs législatif et exécutif...

- fait adopter le drapeau à tête de Maure (**Testa Maura**) en 1762 (réhabilité en 1980).
« Une bannière qui rassemble au nom d'un idéal de liberté, d'échange, de respect de l'autre et d'hospitalité ».

Il fut salué, à l'époque, par *J.J.Rousseau* et *Catherine II* ... !!! et, pour ce qui nous concerne, visite de la ville en train, puis ascension du « **nid d'aigle** » à pied...(déconseillé par temps de pluie). Il fait alors très chaud... et le restaurant est plein (environ 100 convives).

Après déjeuner, route vers **Ajaccio** (belle, mais sinueuse), le temps se gâte ... les cascades sont généreuses ... sans doute après une averse ! Ce qui ne rebute pas les cochons (noirs), qui errent en totale liberté ... La végétation se fait plus dense : **pins, oliviers**, et, bien sûr, **châtaigniers** garnissent la montagne dont les hauts sommets restent enneigés.. Hébergement à l'hôtel « Albion » pour trois nuits...

6ème jour :



Ajaccio (2A) : « grasse matinée » et à 9 heures , par « grand beau temps », visite de la ville :

- la cathédrale : style baroque, tableau de Delacroix...
- la maison natale de **Napoléon Bonaparte**...(avis personnel : intérêt limité...)
- le *Cours Napoléon* , principale artère d'Ajaccio...
- la place du marché, pleine de saveurs.. qui se payent...et la place des palmiers (Napoléon en empereur romain)...
- la Citadelle et à proximité , la maison natale de **Danielle**

Casanova ...un pan d'Histoire..

- la rue **Fesh** et son musée éponyme (que nous ne visiterons pas ... c'est dommage..)

Après le repas : tour de ville en bus découvert puis route jusqu'aux **Iles Sanguinaires** ... promenade et retour... (avec un commentaire convenable..)

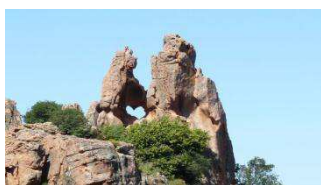


7ème jour :

Tôt le matin (8 heures), par beau temps, nous abandonnons les « tourterelles » de l'hôtel Albion et leurs roucoulements, pour **Cargèse** et **Porto**, au nord d'Ajaccio ... en longeant le golfe de Sagone ...

- **Cargèse** :

- **deux églises** qui se font face : l'une « **Orthodoxe** » à statut spécial accordé par le Vatican, l'autre, **catholique** célébrant la messe dominicale : il est 10 heures... !
- beaucoup de jardins d'agrément ou potagers,
- fief des « Colonna » : une banderole n'est-elle pas déployée de manière permanente pour la défense d'Yvan... !!!



• Arrêt aux « **calanques** »(ou calanche) de **Piana** : fruits **d'érosions** « **éoliennes** » et « **diluviennes** » du **granit**, le paysage minéral est très joli ...mais combien d'amateurs qui, en moto, en camping-cars ou en bus sur une route



étroite...

- **Porto** :

Au fond d'une crique étroite, **Porto** est bien protégée des ardeurs de la mer et des envahisseurs éventuels par une tour « **Génoise** » construite sur une petite île gardant le port. Les montagnes élevées qui entourent ce port, le granit rose omniprésent, font de Porto un site exceptionnel... Après le repas, **petite croisière** sur la mer un peu houleuse, pour appréhender les **calanques** sous un autre jour..(à **conseiller à vos amis**...)

VIE DE L'ASSOCIATION

- Retour à **Ajaccio** par la montagne, les gorges de **Spelunca**, le **col de Sévi** et la réserve naturelle de **Scandola**, classée par l'UNESCO ...**paysages grandioses**...pour ceux qui aiment la montagne...Dire que la route est étroite et difficile est un euphémisme...mais notre chauffeur est un vrai professionnel...Châtaigniers (malades), cochons (noirs), précipices(5 à 700m), un orage (auquel nous échapperons) ... près de deux heures très intéressantes.

8ème jour :

Le beau temps nous accompagne encore vers **Bonifacio**, point le plus méridional de notre voyage en Corse ... Deux « ferries » à quai... et en l'absence du guide que nous « récupérerons » plus loin , le chauffeur nous dresse sa vision « **personnelle** » de la situation **en Corse** : un vrai moment de bonheur , de délire, ou d' interrogations , et...le guide est arrivé ..é..é !!!

Paysages beaucoup plus verts, chênes verts, chênes-lièges, quelques résineux ... peu de pâturages mais quelques vaches dans le maquis, un troupeau de moutons ...

Traversée :

- difficile du village d'**Olmetto** où vécut « **Colomba** », inspiratrice de *Prosper Mérimée*...
- de **Propriano**, de **Sartène** et sa famille Andréani ...

Arrêt aux « **chaos** » granitiques (gris) dont les silhouettes nourrissent l'imagination de chacun (Éléphant, tortue, lion, chèvre ...). Ici, beaucoup de chênes-lièges ...

Bonifacio :



- visite d'un magasin de produits en liège (intéressant),
- après le repas, croisière jusqu'aux « **îles Lavezzi** » : beau temps, mer calme, bateau puissant et :

- **Ile des « milliardaires... »**

- « **bicoque** » d'un de nos anciens ministre ... mais avant tout, les falaises calcaires de Bonifacio..un régal !

- au retour, **petit train** pour la visite de la citadelle (points de vue inoubliables, monument à la légion étrangère.)
- repas sur le quai...



9 ème jour :

Beau temps près de la mer mais brouillard en montagne, mais il est écrit que nous allons aux « **aiguilles de Bavela** » et nous y allons après :



- la traversée des zones marécageuses de **Porto-Vecchio**,
- la forêt de **l'Ospédale**, avec ses vues sur le golfe de Porto-Vecchio...

- la longue montée vers **Zonza** avec ses « cohortes » de cyclistes et de motards...

Après un arrêt :

- à **Zonza** où le monument aux morts de 1914-18 révèle, entre autres, la disparition de dix « Guglielmi »...Étaient-ils de la même famille ?
- au « **châtaignier multi-centenaire** » (nombreuses photos)

Puis, route vers le **col de Bavela** et :

- ses profondes vallées,
- ses « **aiguilles** » de granit rose où de nombreux « alpinistes » se mesurent aux « à-pics » ... le « site » est exceptionnel... !

Repas puis route, toujours longue et sinueuse, vers **Ajaccio** avec un arrêt chez un « producteur » de charcuterie, de confitures et autres...



VIE DE L'ASSOCIATION

9 ème jour :

Journée au village de **Zevaco** dans la haute vallée du **Taravo**. Il fait encore très beau et le départ à 9 heures pour le col St Georges nous convient très bien...



- un « **autochtone** », apiculteur, éleveur et sélectionneur de porcs corses » nous attend au sommet d'un belvédère d'où les vues sont splendides...Érudit, sympathique, l'homme connaît bien sa Haute-Corse ... sa faune, sa flore, ses us et coutumes et peut-être bien plus... ! La greffe et les maladies des châtaigniers, le cycle annuel des arbousiers, les différentes fleurs du moment, la

réintroduction des « cochons noirs ou gris corses », rien ne nous sera épargné ... Puis, au village, présentation des subtilités de l'apiculture. Notre interlocuteur domine son affaire et produit environ une tonne de miel par année...et place à la dégustation ...(miels d'arbousier et de châtaignier).



Repas à la « **ferme auberge** » du cousin avec, au menu : terrine de sanglier, charcuterie corse, veau « marengo » et haricots « Soissons », fromage et flan de farine de châtaigne au caramel ... Après un tel repas et la visite des installations de séchage de la charcuterie ... **sieste indispensable** dans le bus lors du retour vers Ajaccio ...

Promenade sur le port où des courageux se baignent ...

Le soir, dîner au « Pavillon bleu » avec deux guitaristes et un chanteur interprétant les chansons du « **Marseillais** » **Vincent Scotto** et popularisées par **Tino Rossi**, puis selon lui, une chanson « Napoléonienne » qui n'était autre que la chanson « revancharde », « Le rêve passe », créée en 1900...

Ici, se termine pratiquement notre périple, car nous abandonnons notre organisatrice **Anik Boglino**, ajaccienne d'adoption, et à laquelle nous adressons un grand merci, sans oublier **Aline Weyl**, restée sur le « **Continent** »...

10 ème et dernier jour :

Parodiant quelqu'un qui, dans les années 70, interrompait brusquement ses vacances en Corse, je dis à mon épouse, en ce matin du dernier jour : « **Ginette, fais les valises, on rentre à la maison** ». De fait, l'avion décollera à 15 heures 20...

Que retenir :

- La **Corse**, administrativement bicéphale, voit s'accroître l'opposition entre le « littoral » avec ses marinas, ses hôtels, ses résidences et son « béton », et la Corse des « gagne-petit », celle, montagnaise, de l'intérieur ... !
- Le **FNLC** (Front National de Libération de la Châtaigne, selon notre guide) puise certainement son inspiration chez Pasquale Paoli mais également dans cette opposition : la Corse de l'intérieur est pauvre.
- Ceci dit, la Corse est vraiment une « **île de beauté** » avec des paysages superbes... !

À bientôt !

Ginette et Jean Rousseau.

PRODUITS DERIVES A.P.CO.S

AUTO-COLLANT Classique ou sous vitre	2€
BLOC PRESSE PAPIER en verre optique, transparent ou couleur.....	35€
CARRE DE SOIE Concorde 90x90cm (Aquarelle Pierre Boucheix) bleu	50€
CARTE DE CORRESPONDANCE avec logo A.P.CO.S.....	0.5€
CARTE POSTALE Concorde (Aquarelle Pierre Boucheix).....	1€
CASQUETTE bleue marine ou blanche.....	8€
CASQUETTE bleue avec visière type base ball.....	12€
CD audio Concorde, témoignages.....	8€
CRAVATE SOIE	10€
(Fond bleu marine uni avec logo A.P.CO.S)	
CRAVATE SOIE	10€
(Fond bleu marine, imprimée "multi concorde" avec logo A.P.CO.S)	
DVD "Un Ciel signé Concorde"	12€
ECUSSON A COUDRE tissu blanc (logo A.P.CO.S).....	5€
GLOBE EN VERRE optique (30ème Anniversaire ouverture New York).....	25€
LIVRES Icare "Spécial Concorde".....	48€
Un siècle d'Aviation Air France.....	20€
Un Ciel signé Concorde DVD inclus.....	15€
Concorde Mon Amour (Edouard Chemel).....	18€
MAQUETTE METALLIQUE CONCORDE 10.5x5cm.....	15€
PARAPLUIE en toile bleu marine, ouverture automatique.....	20€
PIN'S A.P.CO.S	3€
POLO blanc 100% coton maille piquée S-M-L-XL-XXL.....	15€
PORTE CLES en verre optique.....	10€
TAPIS DE SOURIS (cockpit A380).....	10€
T-SHIRT blanc 100% coton maille jersey S-M-L-XL-XXL	10€

PHOTOS PRODUITS DERIVES



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



Cravates



POLO



TEE-SHIRT



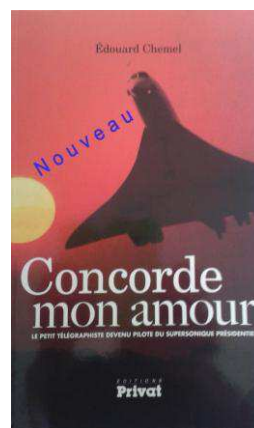
BLOCS EN VERRE



Carte postale



Casquette type Base Ball



Carré de soie 90x90cm (Aquarelle Pierre Boucheix)



Auto-Collant

CALENDRIER 2013/2014

Édition du 18 septembre 2013

2013

22 octobre Conseil d'Administration 09h30

06 novembre **Bureau** 10h00

20 novembre **Bureau** 10h00

29 novembre sortie Expo Braque

04 décembre **Bureau** 10h00

18 décembre **Bureau** 10h00

2014

08 janvier **Bureau** 10h00

22 janvier **Bureau** 10h00

25 janvier Déjeuner anniversaire 12h30

05 février **Bureau** 10h00

19 février **Bureau** 10h00

04 mars Conseil d'Administration 09h30

12 mars **Bureau** 10h00

26 mars **Bureau** 10h00

02 avril **Bureau** 10h00

08 avril Assemblée Générale 09h30

23 avril **Bureau** 10h00

07 mai **Bureau** 10h00

21 mai **Bureau** 10h00

04 juin **Bureau** 10h00

18 juin **Bureau** 10h00



CONTACTS

Siège Social de l'APCOS :

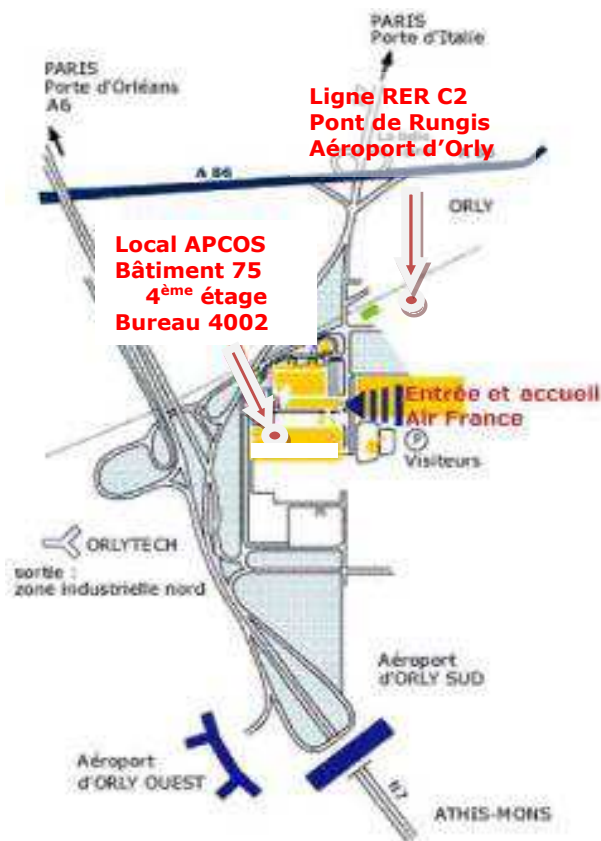
Gilbert BARBAROUX, 25/27, Bd ARAGO 75013 PARIS
Tél.: 01.45.35.55.47

Local Paray Vieille Poste : Bâtiment 75. Bureau 4002

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

Attention ! Nouvelle adresse courriel :

mail.apcos@airfrance.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. Accéder ensuite à pied au local de l'Apcos.

Nous vous rappelons que nos réunions de Bureau ont lieu conformément au calendrier publié dans cette revue et généralement les **mercredis**. **Vous êtes les bienvenu(e)s à ces réunions**. Auparavant merci de contacter Gilbert Barbaroux (01 45 35 55 47) ou Pierre Grange (06 30 23 41 43) pour que nous informions le poste de garde de votre arrivée.



Concorde 02, récemment repeint, et tel qu'exposé actuellement à Athis-Mons.
Photos Pascal Chenu