

N°48 octobre 2014

mach 2.02



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



Concorde vole toujours ...



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, Caroline Cadier, 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, Yannick Pluchon, Claude Poulain, Michel Rétif, Patrick Sevestre, Michel Rio, Aline Weyl.

Bureau

- **Président :** Pierre Grange.
- **Présidents d'honneur :** André Turcat, Philippe Girard.
- **Vice Présidents :** Roland Leroy, Alain Piccinini, Michel Rétif.
- **Secrétaire :** Aline Weyl.
- **Secrétaires Adjointes :** Annick Moyal, Gérard Duval, Pierrette Cathala.
- **Trésorier :** Hubert Michaut.
- **Trésoriers Adjointes :** 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°48, octobre 2014.

- 1 SOMMAIRE**
- 2 EDITORIAL DU PRESIDENT**
- 3 DE CONCORDE A LA POSTALE**
Par Bernard Pourchet
- 6 UNE ARRIVEE PARTICULIERE A KENNEDY**
Par Pierre Grange
- 9 UN DIFFICILE DEPART DE BAGDAD**
Par Denis Turina
- 10 NETTOYAGE DE PRINTEMPS DU FOX BRAVO**
Par Alain Baron
- 11 CONCORDE O2, UN AVION EN DANGER**
Par Jimmy Civault
- 14 ET CARAVELLE DECROCHA**
Par Gilbert Barbaroux
- 16 LE BRISTOL SIDDELEY OLYMPUS**
Par René Toussaint
- 18 PANNE MOTEUR EN ALASKA**
Par Pierre Dudal
- 20 BALADE IRANIENNE**
Par Alain Bataillou
- 22 LA TETE DANS LES ETOILES**
Par Jean-François Louis
- 30 ODILE CADIER, NEE KELLER, RACONTE**
Par Caroline Cadier
- 33 14^{ème} CEREMONIE COMMEMORATIVE DE L'ACCIDENT**
Par Pierre Grange
- 34 ERIC BARBAROUX ET PIERRE GOSSELIN, DUO ELECTRIQUE**
Par Sylvain Reisser
- 36 SPIKE S-512 ET AERION AS2**
Par Pierre Sparaco et Gil Roy
- 39 CARNET GRIS**
- 42 JOSEPHINE**
Par Jany Bellat
- 47 JEUX OLYMPUSIQUES**
Par Philippe Borentin
- 49 ESCAPADE EN VENDEE**
Par Ginette et Jean Rousseau
- 54 PRODUITS DERIVES APCOS**
- 56 CALENDRIER 2014**
- 57 CONTACTS**

EDITORIAL



Depuis quelques années, l'APCOS organise des manifestations incluant expositions et conférences que nous tâchons de rendre les plus attractives possibles, notre cible étant le grand public. Pour atteindre cet objectif, nos efforts se sont portés, l'année dernière, sur la partie exposition et ce fut un beau challenge : comment, par exemple, présenter la maîtrise de la température des fluides sur Concorde en 1000 caractères ... lecture déjà trop longue pour la génération « twitter » habituée à 140 caractères maximum !

Mais nous avons remarqué que les images sont importantes surtout si elles bougent. Nous avons ainsi pu mesurer l'intérêt de la simulation qui permet à toute une salle d'admirer le vol de Concorde puis, en s'approchant, de pouvoir détailler le cockpit et enfin, lorsque la place se libère, de pouvoir s'asseoir et prendre le manche du bel avion. C'est Gérard Duval qui a, le premier, développé une installation complète et nous a permis d'expérimenter ce nouveau média devant le public. Philippe Bianco disposait déjà, d'un simulateur de vol télécommandé, et faisait un tabac auprès des jeunes (et des moins jeunes). Depuis le printemps, Patrick Sevestre et André Blanc (le plus jeune d'entre nous) se sont lancés et ont doté l'APCOS d'un véritable simulateur Concorde dont nous attendons, avec impatience, le baptême du feu à l'occasion de la prochaine manifestation que nous devrions organiser en région parisienne au printemps.

Cet investissement a été possible sans augmentation de la cotisation et il faut rendre hommage à Air France et à son fidèle soutien. La Compagnie nous héberge à Paray-Vieille-Poste dans des bureaux confortables et fonctionnels et, de plus, elle assure les frais d'impression de cette revue. A cette occasion, je souhaite aussi remercier Charles et Alexis Wittmer (entreprise Socatec) qui nous ont fait don d'objets qui sont venus grossir notre stock de produits dérivés et dont la vente nous permet d'équilibrer nos comptes.

Ce numéro de Mach 2.02 vous parle du Concorde 02. Pierre Dudal nous raconte comment, avec cet avion, il a vécu, à Anorage, un décollage difficile dû à l'extinction de deux moteurs par ingestion d'eau et de neige fondue. Dans de précédents numéros (N°32, 33, 34 & 35) j'avais tenté d'expliquer en quoi cet appareil fut le meilleur ambassadeur du programme Concorde. En particulier, c'est lui qui démontrait, le 26 septembre 1973, que la folle équation « 100 passagers à Mach 2 de Paris à New York » était en passe d'être résolue. Ce jour-là, il emmenait 32 passagers VIP, de Washington Dulles à Paris-Orly, en 3 heures 33 minutes. Cet avion unique, trop oublié, est parqué au sud des pistes d'Orly. Et ce dont il faut être conscient, c'est qu'aujourd'hui, après plus de 35 ans au grand air, il est en danger ... de mort. C'est pour cette raison que Mach 2.02 donne la parole à Jimmy Civault qui lance un cri d'alarme et nous alerte sur le fort mauvais état de ce monument historique.

De nombreux témoignages figurent dans cette revue. Ainsi, Gilbert Barbaroux nous raconte ce jour où sa Caravelle décrocha ; je vous invite à suivre son exemple et nous faire partager ces moments petits ou grands qui font la vraie histoire.

Pierre Grange

Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue :

Gilbert Barbaroux, Alain Baron, Alain Bataillou, Jany Bellat, Philippe Borentin et le site « lesvolsdeconcorde.com », Caroline Cadier, Bernard Charles, Pascal Chenu, Jimmy Civault, René Deymonaz, Pierre Dudal, Pierre Grange, Jean François Louis, Hubert Michaut, André Palau, Bernard Pourchet, Michel Rétif, Revue Icare, Sylvain Reisser, Ginette et Jean Rousseau, André Rouayroux, Gil Roy, Patrick Sevestre, Pierre Sparaco, René Toussaint, Denis Turina, André Turcat, Aline Weyl.

Remerciements aux membres du comité de relecture.

DE CONCORDE A LA POSTALE

OU ... DE LA POSTALE A CONCORDE



Par Bernard Pourchet

Ingénieur Sud Aviation, (Service Contrôle Concorde TO/CQ/C) 1968-69 et 1971/73

Dernier Chef du Centre d'Exploitation Postale Air France 1994/2000

Samedi 15 janvier 2000, 5 heures 58, les 4 derniers Fokker 27 de **La Postale de Nuit Air France**, viennent de se poser pour la dernière fois à Toulouse, terre d'envol de l'aviation et berceau de **Concorde**. L'épopée de **La Postale**, créée en 1945 par Didier Daurat, Raymond Vanier et des anciens de Latécoère, de la Compagnie Générale Aéropostale et d'Air Bleu, terminait ainsi sa ronde de nuit après 55 ans au service du courrier postal. **Mission accomplie, rien à signaler, le courrier est passé. Ponctualité, régularité 100 pour 100.**

Oser comparer l'aventure Concorde et l'épopée de La Postale peut, a priori, paraître paradoxal et incongru !...Oser comparer sa majesté Concorde, aigle royal, volant près des cieux à mach2, avec les Hiboux ou Chouettes de la Postale, volant à maxi 450 kmh et à un plafond très bas est peut être un crime de lèse majesté...

Nombreux certainement étaient ceux qui, en ce début d'année 2000, pensaient que La Postale n'existait plus ... depuis longtemps. En effet, en 1991, la SEA (Société d'Exploitation Aéropostale), filiale de la Poste, de TAT, Air Inter et Air France, avait été créée . Cette initiative pouvait laisser penser que la SEA remplaçait la Postale de Nuit. En fait début 1999, le Centre d'Exploitation Postale exploitait encore, pour le compte de La Poste, un réseau d'acheminement aérien desservant 11 villes métropolitaines françaises avec 8 Fokker 27. Avions anciens, très fiables, mis en service au CEP en 1968, détenant certainement le record de longévité de service (32 ans dans la même compagnie aérienne et dans la même configuration d'origine).

En tout premier point commun, on peut déjà constater que le Concorde symbolisé par l'aigle royal et la Postale par le hibou font tous les deux partie de la même famille des rapaces. Ensuite, ces deux types d'avion ont le même âge : 1969, premier vol Concorde, 1968 mise en service de 15 F27 par le CEP. Mais en fait les points communs entre Concorde et La Postale se situent plus au niveau de l'état d'esprit :

- état d'esprit pionnier à leurs mises en service,
- souci de la qualité de service par le respect impératif de la ponctualité régularité donc priorité du client,
- souci du travail bien fait, précurseur des futures procédures qualité.

Le dimensionnement et les spécificités de l'activité dans un contexte marginal par rapport aux autres activités AF ont aussi permis de créer un climat d'équipe, d'escadrille. Petites unités opérationnelles où tout le monde se connaît, permettant



TEMOIGNAGE



de travailler dans un contexte à la fois plus autonome et responsable donc plus motivant, des liens humains très forts se tissant au cours des années.

État d'esprit pionnier ; à vous, amis de l'APCOS, il est superflu de rappeler toutes les innovations de Concorde, précurseur aussi bien dans le domaine technique que dans des domaines tel que celui de la coopération européenne. La Postale aussi, souvenez vous, dès 1945 et pendant plusieurs années, Didier Daurat, Raymond Vanier et leurs équipes vont contribuer à la réouverture de terrains d'aviation métropolitains, à la mise en place des procédures d'atterrissage sans visibilité de nuit permettant l'approche postale ou « droit d'aller voir ».

Ainsi, seuls les avions de La Postale pourront atterrir quelles que soient les conditions météo, par visibilité zéro. Premières mises en place des balises au fréon et des rampes d'atterrissage de nuit. L'obstination de Daurat, le professionnalisme, la détermination, la rigueur des équipages permirent ainsi de faire évoluer les techniques de VSV (vol sans visibilité).

Didier Daurat a ainsi pu réaliser son rêve en faisant de l'avion un outil sûr et régulier. L'objectif n'est plus de passer ou de casser, mais d'être fiable et aussi économique. Le défi est d'assurer de nuit l'acheminement du courrier de façon à distribuer dans les boîtes aux lettres le courrier déposé la veille dans les bureaux de poste. Une régularité équivalente aux trains est donc impérative, avec en plus la vitesse. La mise en place de la procédure d'approche postale permet d'atteindre cet objectif.



Ce droit « d'aller voir », unique au monde, a été en application jusqu'au dernier vol postal et ne sera pas renouvelé pour d'autres exploitants aériens. Seuls au monde les équipages du CEP auront pu décoller et atterrir chaque nuit malgré vents et brouillards, alors que souvent les autres avions se déroutaient.

Cet état d'esprit pionnier se retrouvera par la suite par la création des premières plates-formes de correspondances aériennes postales (Lyon, Clermont-Ferrand). Conception qui sera ensuite reprise pour le transport des passagers mais sous l'appellation anglicisée de « hub ». Précurseur aussi dans la mise en place des premiers « containers » avion sur les C160 Transall. L'organisation, la rigueur du CEP servira d'ailleurs de référence pour les nouvelles entreprises de transport de fret express dans les années 1980 (Fedex etc..)



De 1947 jusqu'au 15 janvier 2000, la ponctualité et régularité de la Postale ont toujours été supérieures à 98 pour cent, quels que soient les hommes et les machines (DC3, DC4, C160, B727, F27). Cette constante permanence de l'exploit répété chaque nuit pendant 55 ans est à rappeler. Il en est de même pour l'exploitation du Concorde, ce qui met en évidence non seulement la technicité mais surtout l'implication des hommes qui se sentent investis d'une

TEMOIGNAGE

mission. Aussi bien pour Concorde que La Postale, ce souci de bien faire est unique et en fait nécessite, pour ne pas tomber dans la routine, rigueur, ténacité, détermination et compétence. Il est parfois plus facile de réaliser un exploit exceptionnel que de maintenir l'effort quotidien de façon régulière et permanente. L'épopée Postale et Concorde resteront uniques et irremplaçables en tant que telles.

Concorde et La Postale ont subi l'évolution rapide du monde moderne. De nouveaux moyens d'échanges de communications sont apparus (fax, internet, vidéo-conférence ...). On peut régler des problèmes en se déplaçant moins. Le volume de courrier postal est toujours important mais n'a plus le même caractère d'urgence. Le développement du transport de colis express est par contre en expansion, mais dans le cadre d'intégrateurs de service tel que Fedex, UPS, DHL, qui proposent à leurs clients un produit différent : une logistique intégrée, magasinage, gestion, enlèvement et distribution à domicile. Activité basée sur une organisation différente d'une compagnie aérienne.

En conclusion le personnel de La Postale AF est très fier d'avoir été pendant 55 ans un des maillons de la chaîne du courrier, contribuant à relier les hommes, en étant au service de La Poste tout en privilégiant les intérêts AF. Vu la spécificité du CEP, ses missions, son dimensionnement, des liens humains très forts se sont tissés comme je suppose dans l'activité Concorde. Le personnel du CEP aimait son travail, il se sentait autonome, responsable et investi d'une mission. De nombreux agents y ont fait une très grande partie de leur carrière. Beaucoup de PNT ont commencé pilote ou OMN à La Postale et d'autres y revenaient pour terminer CDB. Tout le monde s'y retrouvait et s'y sentait bien.

Racine d'avenir, l'épopée de La Postale et de Concorde resteront certainement uniques, il en restera un état d'esprit pionnier, un souci du client, de la qualité de service, du professionnalisme, d'une ambiance et d'une harmonie permettant de concilier amitié et travail.

La mystique du courrier s'est transformée, de nos jours, en fiabilité, régularité, rigueur. Ne dit-on pas que l'on part en courrier, terme hérité du langage postal de nos anciens ! Dernier point commun entre Concorde et La Postale : l'existence respective d'association amicale : l'APCOS pour les « Concorde » et l'Association des Anciens de la Postale de Nuit pour les « postiers ». Symbole d'attachement. Par contre, une petite différence subsistera entre Concorde et la Postale. Il est en effet courant d'affirmer que l'on pouvait régler sa montre sur le passage du Concorde mais cela était plus difficile avec les F27 du CEP car selon l'exigence de Didier Daurat, pour « être à l'heure il fallait être en avance, le courrier ne pouvant attendre ».

Bernard Pourchet



**Concorde et F27, côte à côte à Dôle Tavaux
le 21 juin 1998**

Crédits photographiques : Bernard Pourchet. Dessins de Deymonaz.

UNE ARRIVEE PARTICULIERE A KENNEDY

LE DERNIER VOL DE GILBERT JACOB

Par Pierre Grange

Le dernier vol est un moment important dans la vie d'un pilote de ligne ; il lui permet de clore sa carrière et de savoir enfin s'il a bien exercé son métier ; pas de bilan possible avant la dernière application du frein de parc. Tout peut arriver jusqu'au dernier instant. Je me souviens ici du dernier vol de Gilbert Jacob et plus particulièrement de sa dernière étape aux commandes.

Veux-tu être mon copi pour mon dernier vol ? La question de Gilbert Jacob ne me surprenait pas mais me faisait grand plaisir, vu l'estime et, oserai-je le dire l'amitié dans laquelle je le tenais. Je connaissais bien Gilbert depuis qu'il avait été mon instructeur sur Boeing 747 en 1979. J'avais découvert au cours des deux mois que durait l'exercice, un monsieur charmant mais secret ; c'est avec joie que je le retrouvais quelques années plus tard, en tant que Chef de Division Concorde.

Comme sur Boeing, Gilbert était sur Concorde, la compétence même et il tendait à faire de chacun de ses vols une perfection. À l'escale, il restait très professionnel et gérait son repos de manière à être en forme pour le vol suivant. Il fut, pour moi, un exemple. On aurait donc pu s'attendre à ce qu'il aborde chaque vol en pleine décontraction mais, sous la facilité apparente, il était souvent tendu, ce qui se traduisait, à l'arrivée, par une réelle fatigue. Même si aucun vol Concorde n'était anodin, cela m'étonnait toujours et je mettais cela sur son côté perfectionniste.

Donc ce jour-là de janvier 1987, pour ce dernier vol, avec Gilbert Barbaroux comme officier mécanicien navigant, nous partons joyeux pour New York. Madame Jacob est passagère et, discrète, viendra assister à l'arrivée ; Gilbert « fait l'aller », c'est-à-dire qu'il pilote sur l'étape ; quant à moi je m'occupe de l'assister au mieux, en particulier en faisant la radio. Sur Concorde, plus encore que sur les autres avions de ligne, il faut que le « radiotélégraphiste » soit bien en phase avec le pilote aux commandes. Les forts taux de montée et de descente demandent de l'anticipation auprès du contrôle aérien et il ne s'agit pas d'attendre que le Commandant de Bord demande pour envoyer son message ; l'anticipation est permanente.

Dans tous les cas, c'est le copilote qui, traditionnellement, s'informe de la météo. Nous sommes en 1987, Concorde traverse l'Atlantique à Mach2 mais il a des moyens de communication équivalents à ceux qui équipaient les premiers avions à hélices s'aventurant au dessus de l'océan, les DC4 et autres Constellation. La grande amélioration, c'est qu'on travaille en « phonie » alors que les grands anciens embarquaient un radionavigant qui communiquait en graphie « titi.. tata ... ». Autre différence, nos postes HF sont faciles d'utilisation, l'accord antenne, une étonnante particularité de ce mode de transmission, est automatique ; les premiers postes HF étaient de véritables monuments et leur utilisation demandait un grand savoir faire.

Tous ceux de ma génération gardent un souvenir ému de « l'accord antenne de l'ART13 », une redoutable épreuve de l'examen final de la qualification radio des années 60.

Nous disposons sur Concorde de deux postes HF qui nous permettaient, lors de la traversée de l'Atlantique, de communiquer avec les centres de contrôle de



TEMOIGNAGE

Gander et de Shannon, de prendre les météo récitées à heure fixe sur des fréquences dédiées, et, en cas de besoin, d'appeler le quart opérations de la Compagnie en transitant par un relais à Stockholm ; on pouvait même mettre nos montres à l'heure grâce au « top horaire » et, en cas de grands événements écouter RFI. En un mot, dès que nous étions en zone océanique, la HF était notre seul canal de communication.

Et ce jour-là, la météo à New York ne s'annonçait pas très bonne. Les « prévis » et les « actuelles », que je copiais à H + 10 et H + 40, parlaient de plafonds bas, de vents forts, de pluie enfin rien de bien réjouissant mais rien non plus d'inquiétant pour notre vol. Kennedy restait fréquentable pour un avion de ligne. Les terrains en route étaient au-dessus des minima et, à plus de 15 mille mètres, dans le ciel bleu profond de Concorde et son soleil éclatant, nous étions sereins.

Par le travers d'Halifax, à 500 miles nautiques de l'arrivée, nous pouvions contacter directement en VHF l'escale de New York, grâce à l'antenne relais située à Bangor. Dès 7 heures le matin, soit une heure et demie avant notre atterrissage, ils commençaient à veiller la fréquence pour nous donner des informations complémentaires et, éventuellement, leur ressenti de la situation météo.

La 04 est en service ; c'est la piste « mauvais temps ». Elle est équipée de moyens d'atterrissage ILS permettant un éventuel atterrissage automatique avec des minima brouillard. C'est un premier signal inquiétant car, dans cette configuration, Kennedy ne propose qu'une seule piste pour l'atterrissage ; les autres configurations permettent des atterrissages simultanés sur 2 pistes : 13 ou 31 gauche et droite. Tout le trafic à l'arrivée va donc se retrouver sur le même axe et les trajectoires seront à la discrétion du contrôleur aérien qui, au radar, fixera les vitesses et les caps de chacun.

Nos déagements sont préparés et, la situation n'étant quand même pas trop mauvaise, nous décidons de nous appuyer sur Newark, le terrain situé à deux pas de Manhattan, de l'autre côté du fleuve Hudson. Généralement, les rares décisions de déagement prises sur Concorde l'ont été très tôt et parfois à haute altitude, et toujours sans attendre d'être au totalisateur de déagement c'est-à-dire à la limite en terme de carburant. À l'inverse des autres avions de ligne, il n'est pas question de placer un Concorde dans un circuit d'attente. Vitesse réduite et mises en virage répétées entraînent une consommation carburant rédhibitoire et, nous le savons, peu en rapport avec les courbes publiées dans le manuel de vol. Je fais malgré tout le calcul du temps d'attente dont nous disposons et qui est de l'ordre du 25 minutes avant déagement sur Newark. Cela nous donne une estimation de nos capacités en pétrole mais, sans se le dire, personne dans le cockpit n'envisage de déager à la limite théorique.

Notre croisière se termine et nous sommes occupés lorsque madame Jacob vient s'installer sur le jump seat pour assister à l'approche. Il est vrai que l'arrivée au petit matin sur New York est toujours très belle. Pour l'observateur chanceux, mais aussi pour le pilote, le nec plus ultra c'est l'arrivée Canarsie qui permet, après avoir laissé Verrazzano bridge et la Statue de la Liberté sur la gauche de descendre vers Queens en virage pour terminer dans l'axe d'une des pistes 13. Ce jour-là, il n'y aura pas de « scenic arrival ». À 30 mille pieds, en descente, nous pénétrons dans la couche



TEMOIGNAGE

dense des nuages ; bientôt, il faudra allumer les feux de la planche de bord. Nous sommes passés en quelques minutes de la lumière de l'été à l'obscurité hivernale.

Rapidement, nous sommes transférés sur la fréquence d'approche de Kennedy et tout de suite nous sommes dans l'ambiance. Dans la voix du contrôleur et dans les réponses rapides des nombreux avions en vol à cet instant, le ton est donné. D'habitude lorsqu'il fait beau et il fait souvent très beau à New York, la majorité de ces avions arrivent à vue sur la piste la mieux orientée pour eux. Ils ne s'attardent pas avec le contrôleur d'approche qui les transfère vite avec le contrôleur de tour : « cleared visual approach, change on etc ... » ; mais aujourd'hui, tout le monde est obligé de faire une arrivée mauvais temps et de se placer à la queue leu-leu, sur le même axe.

Dès mon premier message, le contrôleur nous demande de réduire la vitesse alors que nous avons encore un long chemin à parcourir avant le toucher des roues. On entend que des avions sont en attente. Instantanément, l'ambiance dans le cockpit s'alourdit.

Un des principes aux US est de savoir informer le contrôleur des possibilités dont on dispose en matière de carburant pour que, de son côté, il sache comment gérer au mieux l'écoulement du trafic dont il a la charge. En accord avec Gilbert Jacob, je lui indique que nous dégagerons sur Newark dans 15 minutes. Le contrôleur prend en compte et nous savons qu'à présent nous avons passé ensemble un accord tacite. S'il ne peut nous garantir la destination, nous savons qu'il nous dirigera, tout de suite, vers notre dégagement. Comme il poursuit le guidage, nous nous sentons rassurés quant à l'atterrissage à Kennedy ; bientôt notre cap s'infléchit vers le terrain et le moral revient. Soudain, à un vingtaine de nautiques du seuil, il nous demande d'effectuer un tour d'attente ; nous sommes alors à 220 nœuds, vitesse ridicule pour nous et consommation phénoménale en virage d'attente. Le contrôleur nous garantit a « very short return » mais tant que nous serons dos à la piste, Madame Jacob nous le dira après : « il y a eu de la tension là hein ? ». Avec le cap retour et la capture de l'ILS, nous nous sentons mieux mais la vitesse doit encore être réduite. Gilbert Jacob anticipe la sortie du train pour éviter toute mauvaise surprise de dernière minute mais cela fait encore monter un plus haut les débits de carburant. Quant à Gilbert Barbaroux, après avoir bien transféré tout le carburant restant dans les quatre nourrices, il veille à équilibrer parfaitement les niveaux. Au toucher des roues, nous nous posons avec la quantité pour dégager sur Newark mais pas beaucoup plus. Au sol, il y a du vent, de la pluie et le plafond est bas. La température est douce pour la saison et il fait sombre. C'est une triste matinée de janvier mais comment ne pas avouer que nous sommes heureux d'être arrivés à bon port. Cette arrivée ce matin-là, qui n'était pas méchante en matière de trafic, montrait bien qu'il aurait été impossible d'arriver à Kennedy en Concorde aux heures de pointe de la soirée. La moindre réduction de vitesse et un simple tour d'attente avait effacé la quantité d'attente dont nous disposions sur le papier.

Le lendemain, comme souvent à New York, le temps avait changé du tout au tout, la température était descendue autour de 0°C, le soleil était éclatant. À Kennedy, l'escale fêtait le dernier décollage de Gilbert Jacob qui, peu familier des effusions, en était heureux. Pour l'étape vers CDG, je tenais à ce qu'il « fasse » le retour mais il n'en a pas été question et Gilbert m'a dit : « tu sais, une étape comme hier, c'était parfait comme dernier vol ! »

Pierre Grange



UN DIFFICILE DEPART DE BAGDAD



PROBLEME DE FREINAGE SUR AIRBUS A-310

Par Denis Turina
Ancien pilote de l'armée de l'air

Après avoir volé durant dix ans dans l'armée de l'air comme pilote de chasse sur Mirage IIIE et F-100 Super Sabre, Denis Turina travaille dans l'industrie aéronautique à compter de 1979. C'est en tant que « conseiller opérationnel à l'export » pour le compte de Matra, qu'il participe à la fin des années 80 au Salon aéronautique de Bagdad. Il nous raconte ici le départ de Bagdad à bord d'un Airbus Lufthansa ; un départ difficile.

C'est le retour sur Paris, via Frankfort, par un A 310 de Lufthansa. Nous sommes en 1989, l'unique salon aéronautique de Bagdad vient de se terminer. Pour replanter un peu le décor, au Méridien, nos chambres habituelles sont situées du côté opposé à l'arrivée des « Scud », et un Alpha-jet égyptien, invité officiel du salon, qui a survolé un bâtiment « restricted », s'est fait descendre par la DCA locale, pour s'être simplement trompé de sens au break. L'équipage a pu sauter, mais il y a eu une dizaine de morts dans les maisons avoisinantes. Il faut dire que la base de Mutana, où se tient le salon, est pratiquement en ville... Les décollages d'avions de ligne vers l'Europe se font systématiquement de nuit, vers 2 heures du matin et, à l'aéroport, les formalités sont très longues. Nous avons l'habitude de jouer au tarot, sur nos valises et debout, dans la file d'attente qui se traîne vers les contrôles de police pendant au moins deux heures. Succès garanti auprès des autres passagers. « French are amazing ! »

Cette nuit-là donc, équipage et passagers réunis, l'avion ne transporte pratiquement que des professionnels de l'aéronautique, dont la moitié de français. Au début du roulage, je trouve que l'avion avance bizarrement et je dis à mon voisin et complice habituel de travail : « soit le pilote est un bûcheron, soit il a des problèmes de freins. Tu crois ? Oui ! On s'en fout, on s'en va. On arrivera bien à Frankfort ... » Alignement sur la piste, mise des gaz. Dans les 15 secondes qui suivent le lâcher des freins : réduction des gaz, reverse, freinage viril ... surprise dans le Landernau des passagers. L'avion rentre au parking ; l'équipage nous informe d'une anomalie dans le système de freinage et indique que tout devrait rentrer dans l'ordre rapidement. Interdiction de descendre car nous n'avons plus de visa et la police aux frontières est rentrée chez elle ! L'avion est entouré de gardes armés. Nous continuons donc à siroter notre champagne et à discuter gentiment. Au bout de 20 minutes, nous cherchons à comprendre ce qui se passe. Des passagers, « experts » d'Airbus, proposent leurs services. Refus poli de l'équipage qui a réussi à joindre (par BLU ? HF ? ou je ne sais quoi ?) la maintenance de « Luft » à Frankfort et attend les instructions pour se faire dépanner. Comme les portables n'existent pas, tous les contacts avec la maintenance locale se font via Frankfort, et le dépannage s'annonce laborieux. Dans l'avion, la ruche commence à s'animer et les discussions vont bon train. Rapidement, via Frankfort, nous faisons réveiller et prévenir nos copains d'Air France à Bagdad. Finalement, tout le monde s'y met et au bout d'une heure ou deux, le volet technique du problème est en voie de trouver une solution. Les problèmes sérieux commencent à émerger : le stock de champagne est nettement en dessous des minima, celui des casse-croûtes aussi. Via Frankfort, nous faisons réveiller Philippe, le chef cuisinier du Méridien Bagdad et son patron, des copains dont nous avons le téléphone privé. Ils disposent de laissez-passer spéciaux et viennent nous approvisionner en puisant dans leur stock. Dans l'avion l'ambiance est au beau fixe. Le représentant de Messier (*fabricant des freins Airbus ndlr*) qui figure parmi les passagers, joue toute sa partition « profil bas », après que nous ayons menacé de le dénoncer ... dans les trois langues utilisées par les hôtesses. Même les anglais s'amuse : « If not Boeing, I'm not going ! ». En montée vers Frankfort, au lever du jour, équipage et passagers confondus, tout le monde se connaît et est chez lui dans cet avion. Après l'escale en Allemagne, la vraie galère a commencé à Paris : police, taxis, embouteillages, douche et débriefing dans la foulée. La routine, quoi !

NETTOYAGE DE PRINTEMPS DU FOX BRAVO



**Par Alain Baron
Membre associé**

Dans le numéro précédent de Mach2.02, nous avons suivi le long cheminement du Fox Bravo vers Sinsheim. Alain Baron nous en transmet des photos alors que « l'Auto und Technik Museum » le débarbouillait. Au vu des images, on peut dire qu'il en avait besoin.



CONCORDE 02, UN AVION EN DANGER

UNE DECISION INCOMPRÉHENSIBLE



par Jimmy Civault
Vice président de l'association Concorde 02

L'association Concorde 02 (voir revue Mach2.02 N°46) s'est fixé pour objet de préserver le Concorde 02 – WTSA et d'entreprendre sa restauration.

Cet avion, exemplaire unique de la famille Concorde, est stationné au sud des pistes d'Orly. Il est actuellement en triste état et la dernière décision de la Mairie d'Athis-Mons, est difficilement compréhensible. C'est ce dont nous parle Jimmy Civault dans cet article.

L'APCOS n'a pas vocation à s'occuper des avions Concorde, elle se préoccupe plus du patrimoine humain de ce grand programme ; néanmoins, le cas du 02, qui vit au grand air parisien, devient préoccupant et mérite d'être mieux connu. C'est pourquoi nous ouvrons nos colonnes à Jimmy Civault qui fait partie de ceux qui ont déjà beaucoup travaillé à la restauration du 02 (voir Mach2.02 N°44) et qui souhaite continuer ; il mérite nos encouragements.

Dans un article du Parisien Essonne « Le tram va-t-il couper les ailes au musée ? » publié le 18.01.2013, la ville d'Athis-Mons présentait à mon grand étonnement, M Roland Payen, avionneur essonnien, comme le père spirituel du Concorde. Un an et demi plus tard, le 26 août 2014 dans son article : « Athis-Mons : le musée de l'aviation va redéployer ses ailes », toujours dans le même journal, la ville d'Athis Mons semble récidiver. Ces deux articles inculquent une idée fautive dans l'esprit du lecteur. Il semblerait que la ville d'Athis-Mons soit à la recherche d'un emblème permettant de redorer la mémoire de son avionneur en manque de notoriété, et par la même occasion, de légitimer la famille Payen auprès du Concorde 02 géré par l'association Athis Paray Aviation depuis 1988. Cela permettrait de lui attribuer la paternité spirituelle du supersonique, laissant pour compte Lucien Servanty, les ingénieurs et équipages d'essais. Ainsi, et depuis plus de 25 ans, la communauté essonnienne, assiste à ce mensonge organisé, celui d'attribuer la paternité spirituelle du Concorde présérie à Nicolas Roland Payen.

Fondé en 1988, le Musée Delta, créé par Athis Paray Aviation, l'association de Roland Payen avait pour but de conserver Concorde 02 sur un terrain alloué par ADP au titre d'un bail emphytéotique signé pour une durée de 25 ans. L'action concertée des élus de Paray-Vieille-Poste, de la ville d'Athis Mons et de Bernard **Lathière** Président d'ADP, a permis d'épargner la ferraille à ce joyau de l'aéronautique civile franco-britannique. Concorde est considéré par l'opinion comme la plus belle réalisation aéronautique du 20ème siècle. Une histoire que l'on n'aura pas fini de raconter... L'avionneur essonnien ne pouvait rêver mieux : un « Delta », le plus emblématique de tous, dans la région de l'Essonne, et qui plus est, géré par l'association dont il est le président. L'occasion de prendre sa revanche sur un déficit de notoriété et de visibilité sur ses propres réalisations. Les visiteurs affluent en raison du prestige du monument malgré son état avancé de dégradation.

L'aménagement de l'appareil se compose essentiellement de photos d'une vingtaine de sièges issus de Boeing 747. La soute à bagage arrière, très spécifique à Concorde, est transformée en dépôt et caisse à outil géante.

L'association Concorde 02, dont je suis l'actuel vice président, s'est construite une légitimité en gagnant à la cause du présérie



TEMOIGNAGE

02, des acteurs principaux du secteur aérien français et britanniques. Le 13 janvier 2013, l'équipe projet Concorde 02 rencontre le Maire d'Athis-Mons M. François **Garcia**. Pour lui, le projet de notre association présente une alternative crédible à une situation devenue problématique pour les élus. Effectivement, à cette même période, le musée Delta apprend le non-renouvellement de son contrat de gestion du Concorde et le démantèlement d'une partie du site dans le cadre des travaux du tramway. L'équipe municipale, à travers son directeur de l'urbanisme M **Vangastel**, accompagne notre projet en nous permettant de recevoir



un de nos partenaires, le groupe **Thales**, le 19 août 2013, à bord de Concorde. Le groupe **Thales**, à qui nous adressons tous nos remerciements, s'est engagé pour la restauration du poste de pilotage actuellement dépossédé d'un grand nombre de ses instruments d'origine.

Ne souhaitant pas faire les frais d'une campagne à son encontre un an et demi avant l'élection municipale, « faire les choses sans casser du verre » nous a-t-il dit, le maire M Garcia nous invitait à faire preuve de patience. Il faisait référence à l'action du Musée Delta engagé dans des pétitions ciblées contre son équipe municipale.

De nos recherches et conclusions de partenariat, de nos déplacements à Toulouse à la rencontre de Michel **Rétif**, que nous remercions également pour le côté historique et les visites du F-WTSB (équipé de la cabine arrière du F-WTSA), nous avançons positivement mais avec incertitude. Nous fûmes systématiquement félicités par les services municipaux. Nous comprenions alors que notre avenir était étroitement lié aux échéances électorales.

Mai 2014, François **Garcia** PS, est battu par Mme **Rodier** UMP d'une quarantaine de voix. Nous comprenons, dès lors, qu'il faut représenter notre projet afin d'obtenir l'avis des nouveaux élus. Après plusieurs jours d'insistance et non sans peine, nous obtenons un rendez-vous, cette fois-ci non pas avec la Maire mais avec son adjoint M. Antoine **Guisseppone** qui nous confie : « La mémoire de Bernard **Lathière** a été trahie » en référence à la gestion par Athis Paray Aviation et d'ajouter « je souhaite un rassemblement de toutes les bonnes volontés ». Au cours de cet entretien, deux demandes sont présentées :

1. Permettre à notre association de recevoir le vice-président, General Manager du Support Mondial de **Thales Avionics** le mois suivant, en présence de l'équipe municipale, pour engager la restauration du poste de pilotage sinistré.
2. Honorer le soutien d'Air France qui, suite à notre sollicitation, nous a gracieusement donné une vitre de visière pour réparer celle, endommagée, du 02.



M. Antoine **Guisseppone** nous demande alors une huitaine de jours pour organiser le rendez-vous avec Thales. À la fin de l'entretien, lui fut remise une copie du projet porté par l'association Concorde 02 (disponible sur www.concorde02.fr). Malgré cinq relances par mails

TEMOIGNAGE

et de nombreux appels téléphoniques, nous n'obtiendrons jamais de réponse, jusqu'à un retour laconique de son secrétariat nous informant qu'il n'était plus la peine de chercher à le contacter et que le projet avait été confié en totalité à l'association Athis Paray Aviation.

Une situation très regrettable à l'égard du travail fourni par toute notre équipe. Ce que nous qualifions d'échec est un coup dur porté au 02. De par son état, il est impensable que l'on puisse s'opposer à la restauration de ce symbole de la France.



À l'heure où il eut été opportun, pour la ville d'Athis Mons, de dresser un bilan et tirer les enseignements de 25 années de gestion, Mme **Rodier** décide de renouveler sa confiance à l'association Athis Paray Aviation pour gérer le Concorde 02



C'est par voie de presse que nous apprenons que la présidente d'Athis Paray Aviation prend à son compte le travail que nous avons effectué, Maxime **Gallo** et moi-même (*voir Mach2 N°44 & 46*) et auquel elle fut opposée ainsi que le futur remplacement de la vitre remise par Air France grâce à notre action. Malgré tout, avec l'appui de ses partenaires, l'association Concorde 02 poursuivra son action au bénéfice du Concorde présérie 02.

Jimmy Civault



ET CARAVELLE DECROCHA



Par Gilbert Barbaroux
Ex-OMN Concorde
Ex-Chef de Division Concorde

Construite par la SNCASE devenue ensuite Sud Aviation, la SE-210 Caravelle fut mise en service en 1959 à Air France. Une grande majorité des premiers mécaniciens navigants Concorde ont volé sur cet avion qui a fortement marqué son époque. Ne disposant pas de simulateur perfectionné, de nombreux exercices d'entraînement s'effectuaient « grandeur nature », y compris l'approche des basses vitesses ...

C'était par une très belle journée de printemps, le soleil brillait de tous ses feux, c'était en Corse à **Bastia**, et c'était il y a très longtemps, presque 50 ans, je m'en souviens comme si c'était hier. Nous étions là-bas, avec Monsieur **Malaussena**, instructeur commandant de bord, et moi-même dans la fonction Mécanicien, pour qualifier sur **Caravelle** un jeune Commandant de **Royal Air Maroc**, dont j'ai oublié le nom (qu'il me pardonne).

Notre séance du jour comportait de multiples exercices, dont les fameuses séances d'approche du décrochage, qui s'étaient toujours passées sans problème. Nous étions installés en réduction de vitesse et j'annonçais à haute voix les différentes valeurs d'incidence lues sur un instrument situé sur la cloison derrière le Commandant d'Air Maroc. Tout était calme, et d'un seul coup, sans aucune vibration annonciatrice, l'avion s'est brusquement incliné sur la droite, passage sur le dos et descente plein piqué. Malo criait « j'ai plus rien sur le manche » ... J'avais l'impression que c'était le début de la fin du monde ... Le stagiaire avait les deux mains en l'air. J'avais eu, la veille au soir, en dînant avec lui, la mauvaise idée de lui raconter une histoire d'auto turbulences entretenues par le pilote. Je lui avais dit, dans ce cas, tu lâches le manche et l'avion bien réglé reprend son vol tranquillement. Dans les haut-parleurs, la voix inquiète de Solenzara, (la station radio qui était en contact avec nous) s'égosillait pour nous demander ce que l'on faisait ... Je voyais le micro du Captain se promener au plafond, pendu à son cordon électrique ... toutes les lampes rouges de l'hydraulique étaient allumées ... Un bruit infernal, des alarmes qui couinaient un peu partout ... Je ne pouvais pas lire les instruments de bord, je ne sais comment décrire la situation. Je me suis retourné pour voir par la porte bloquée ouverte la cabine, tous les masques descendus, et de la poussière qui tombait du plafond... Je n'ai pas réfléchi, j'ai poussé les deux manettes de gaz à fond vers l'avant. J'avais l'impression que nous descendions à la verticale à très grande vitesse et je crois me souvenir que j'ai mis le sélecteur hydraulique sur jaune/vert ...

Brusquement, nous avons ressenti une poussée énorme dans le dos et sous les fesses, c'était notre coup de pied au cul salvateur ... Le calme est revenu, notre **Caravelle** aussi, nous étions de nouveau dans notre domaine de vol...Personne ne parlait, ni ne bougeait ... J'avais l'impression de revenir de l'au-delà ... nos glottes ne fonctionnaient plus, impossible de sortir un mot, et pourtant nous ne pouvions pas rester là à ne rien faire. J'ai été le premier à renouer le dialogue un peu timidement je demandait à **Malo** : « si on mettait le PA (pilote automatique), on pourrait



TEMOIGNAGE

tout vérifier ensemble », car je venais de voir l'indicateur de G en butée haute... « Oui, tu as raison » a réussi à me dire Malo... « Bien » a répondu notre stagiaire.

Après reprise de toutes les check – lists et vérification de tous les paramètres ... tout est OK. Un temps toujours magnifique. Je suggère à Malo de faire une présentation en configuration d'atterrissage au-dessus de la tour de contrôle, pour voir si rien ne pend ou ne paraît anormal .Mais à la sortie des volets 35 (je ne me rappelle plus exactement, je crois que c'était le dernier cran de volet), l'avion se met à vibrer très fortement. Nous avons très vite remis le sélecteur sur la position précédente et nous nous sommes posés, volets vingt ... comme des chefs. L'avion a été immobilisé assez longtemps au sol, pour différentes inspections.

Nous marchions tous les trois, côte à côte, pour rejoindre l'aérogare, en parlant de notre aventure, quand soudain Malo, que je n'avais jamais vu boire une goutte d'alcool me dit tout de go : « tu te rends compte Gilbert, j'ai failli ne pas fêter mon anniversaire, j'ai aujourd'hui quarante-neuf ans, venez je vous offre un petit rhum, ça va nous faire du bien ». Je ne me souviens pas avoir bu quelque chose d'aussi bon.

De ce jour, les séances de décrochages se sont faites sur simulateur, je pense que notre bonne Caravelle n'y était pour rien, car c'était de notre faute, nous étions restés à 25000 pieds, alors que l'exercice devait se faire à 20000ft pour les valeurs que l'on avait calculées.

Que retenir ?

1. au début de l'incident la peur qui nous paralyse complètement, nous empêche d'être efficace, au début de la chute verticale, tout va trop vite.
2. la peur nous bloque la parole, nous devenons muets.
3. on a beaucoup de mal à réfléchir, et si l'on doit agir il faut faire très vite, car ça descend très, très, vite.

Merci Madame la chance !

Gilbert Barbaroux



LE BRISTOL SIDDELEY OLYMPUS

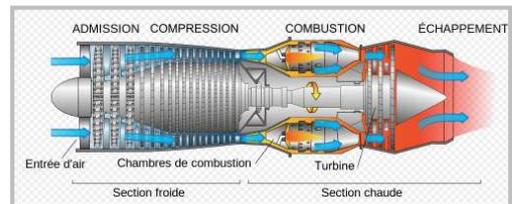
LE MOTEUR DE CONCORDE



Par René Toussaint

Pour construire un avion supersonique, une des grandes difficultés est de disposer d'un moteur. C'est d'ailleurs, aujourd'hui, la grande inconnue, pour les programmes d'avions d'affaires supersoniques à l'étude. Pour propulser Concorde, une seule possibilité : Olympus, du nom du moteur développé par Bristol Siddeley ; encore fallait-il le développer pour pouvoir satisfaire les exigences de l'ambitieux programme supersonique franco-britannique. C'est ce que nous raconte René Toussaint dans cet article paru dans les chroniques d'Aeromed, une publication internet <http://www.aeromed.fr> à l'intention des passionnés d'air et d'espace de tous bords.

Tout d'abord, un petit rappel sur le principe de fonctionnement du réacteur. Comme pour un moteur à explosion, il fonctionne selon un cycle à quatre temps. Le changement est que chaque temps se déroule en continu dans un endroit différent : admission dans l'entrée d'air, compression dans le compresseur, combustion dans la chambre de combustion, échappement dans la tuyère. La turbine installée derrière la chambre de combustion ne sert qu'à entraîner le compresseur. La poussée est obtenue par l'éjection des gaz de combustion vers l'arrière. Elle est fonction de la vitesse des gaz et de leur quantité. Sur Concorde, on va éjecter une quantité moyenne de gaz avec une grande vitesse. Alors que sur un moteur d'Airbus, c'est une forte quantité de gaz avec une vitesse plus faible. Vous devez vous douter que plus l'avion vole vite et plus sa poussée diminue à cause de la vitesse relative des gaz. C'est pour maintenir une poussée élevée à Mach 2 que les moteurs du Concorde ont une grande vitesse d'éjection, ce qui provoque par ailleurs un bruit important. Celui-ci n'est toutefois pas plus élevé que celui fait par les B 707 et DC 8 en service à l'époque.



Le moteur du Concorde a une longue histoire. Elle commence en 1946, quand le motoriste propose au ministère britannique de la production aéronautique, la réalisation d'un moteur de forte poussée (4 tonnes à l'époque) pour les futurs bombardiers stratégiques Vulcan à aile delta. C'est un des premiers réacteurs double corps (ou à double attelage) dans lequel le compresseur est séparé en deux parties (6 + 8 étages) entraînées par deux turbines (1 étage chacune). Chaque attelage (compresseur + turbine) tourne à une vitesse plus proche de l'optimum que sur un moteur à attelage unique, où les premiers étages tournent trop vite et les derniers trop lentement. Il s'agit d'un moteur à simple flux dans lequel tout l'air passe dans le compresseur, la chambre de combustion et la turbine. Le moteur tourne pour la première fois au banc le 16 mai 1950 et développe 4150 kg de poussée puis vole sur un avion de servitude en août 1952. La production de l'Olympus 101 démarre et les premiers Vulcan B1 de série entrent en service en 1956, propulsés par 4 fois 5 tonnes. Le motoriste augmente progressivement la poussée du moteur qui passe à 6 tonnes par l'ajout d'un étage de compresseur à l'avant du compresseur et l'utilisation de matériaux plus résistants.

En 1960 est développée la version 200 avec un compresseur redessiné de 5 + 7 étages au débit d'air augmenté et délivrant une poussée de 7,7 tonnes. Il sert de base à la version 300, recevant un étage supplémentaire à l'avant du compresseur et délivrant 9 tonnes. Ces deux moteurs seront installés sur la version améliorée B2 du bombardier Vulcan. En 1957 l'Olympus est retenu pour propulser le bombardier supersonique TSR2 (équivalent au Mirage IV). Dans le cahier des charges figure la nécessité de réaliser 80% de la mission à Mach 2 et celle de fonctionner pendant 45 minutes plein gaz, alors que les moteurs civils doivent

TEMOIGNAGE

démontrer 15 minutes. Ceci implique une refonte complète du moteur dont le compresseur compte maintenant 8 + 7 étages ainsi qu'une post-combustion. On y injecte du carburant dans les gaz qui sortent du moteur, ce qui permet d'augmenter la vitesse d'éjection des gaz et donc la poussée. Celle-ci atteint 8,9 tonnes plein gaz et 13,6 tonnes avec la post-combustion (PC), faisant de l'Olympus 320 le deuxième moteur le plus puissant en occident à l'époque. Le moteur tourne au banc d'essai en 1961 et vole le 23 février 1962 sous un Vulcan modifié. Le TSR2 vole le 27 septembre 1964 et atteint Mach 1 début 1965. Il ne sera, hélas, pas construit en série, mais aura toutefois permis à l'industrie aéronautique anglaise de faire un grand bond en avant et de disposer ainsi de nombreux éléments pour développer Concorde, dont le moteur Olympus qui est prévu aussi bien pour équiper les projets anglais et français



Lorsque le programme Concorde est lancé, le motoriste français SNECMA signe un accord avec Bristol Siddeley pour développer l'inverseur de poussée ainsi qu'un nouveau système de post-combustion moins gourmand. Par rapport au moteur militaire, l'apport de poussée de la PC va chuter de 53% à 5% avec, comme corollaire, une forte diminution de la consommation de carburant. Le motoriste anglais se charge d'augmenter la poussée du moteur en redessinant une nouvelle fois le compresseur qui comprend maintenant 7 + 7 étages. Il développe également une des premières régulations électroniques, encore bien éloignée des FADEC actuels, mais qui remplace avantageusement les très complexes régulations hydrauliques d'alors. En 1966 Bristol Siddeley est absorbé par Rolls-Royce, ce qui est sans effet sur le moteur et le partenariat avec la SNECMA. L'Olympus 593-1, poussant 13 tonnes avec PC, équipera les prototypes Concorde lors de leurs premiers vols et les emmènera jusque Mach 1.5. Ils recevront ensuite des Olympus 593B poussant eux 14,5 tonnes à sec et 15,8 tonnes avec la PC. À signaler que ce type de moteur avait volé dès septembre 1966



sous un Vulcan ! En effet, la mise au point du moteur doit démarrer bien avant celle de l'avion qu'il doit propulser pour être pratiquement terminée lors du 1er vol de la cellule. Les premiers vols des moteurs se déroulent sous un avion de servitude, qui peut rentrer sans problème en cas d'arrêt du moteur en essais. Mais la masse des avions augmentant, il faut toujours plus de poussée. Comme le réacteur a atteint la limite de son potentiel de développement, c'est sur la PC que vont maintenant porter les efforts puisque sur le moteur de série, il fournira une augmentation de poussée de 17%.

Les avions 02, 1 et 2 voleront avec les moteurs 602 qui reçoivent une nouvelle chambre de combustion développée par la SNECMA, ce qui réduit fortement le panache de fumée du Concorde. L'entrée d'air du moteur est modifiée, augmentant ainsi le débit d'air de 5%. Le moteur de série Olympus 593 Mk 610 vole en 1975, délivrant 14,7 / 17,3 tonnes. Il se différencie par une régulation améliorée pour la montée et le vol supersonique. Lors de l'obtention du certificat de type, l'Olympus sera sans doute le moteur le plus essayé, avec pas moins de 18.000 heures au banc et 12.000 heures de vol réalisées par quelque 81 moteurs. 74 moteurs de série ont été construits. Ils ont atteint environ un million d'heures de vol dont environ 280.000 en supersonique sans problèmes notables. Un beau palmarès pour un moteur hors norme, dont la conception date de plus d'un demi-siècle et qui fonctionnait dans des conditions beaucoup plus sévères que les autres moteurs : altitude de vol, température de l'air à l'entrée du moteur, opération plein gaz durant toute la phase d'accélération et de vol supersonique ... Sans oublier l'utilisation de la PC pour accélérer rapidement l'avion pendant le décollage et durant l'accélération transsonique entre Mach 1 et 1.7.

Sur le projet de « Concorde B », il était prévu d'augmenter le débit d'air traversant le moteur de 25% grâce à ... un nouveau compresseur entraîné par une turbine à 2 étages. Cette poussée plus importante mais néanmoins dotée d'une bonne vitesse d'éjection aurait permis de supprimer la post-combustion et donc d'augmenter la distance franchissable de l'avion.

René Toussaint

Aeromed N°22 décembre 2006

PANNE DE MOTEUR EN ALASKA



**Par Pierre Dudal
Pilote d'essais CEV & CDB Air France
1^{er} Chef de Division Concorde**

Dans cet article, Pierre Dudal nous raconte un incident survenu au décollage d'Anchorage lors de la campagne temps froid que Concorde a mené en Alaska à l'hiver 1974.

Envoyé en février 1974 en Alaska, je rejoins l'équipe d'essais de la SNIAS à Fairbanks, terrain choisi pour les essais « temps froid » de Concorde. Voici huit jours que l'avion est parqué sur le terminal, c'est l'attraction populaire. L'aéroport n'a jamais reçu autant de visiteurs. L'équipe au sol des mécaniciens, de vrais « bibendums » rouges, s'affairent autour de la bête par -38° centigrades. Ils ne résistent pas longtemps à cette température et se réchauffent à tour de rôle dans le hangar voisin. Il paraît que le thermomètre est resté entre - 43 et - 46° en permanence la semaine précédant mon arrivée.

Bien qu'équipé pour le grand nord, c'est une épreuve que de sortir de l'hôtel. Aussitôt dehors, mes vêtements de cuir doublé de mouton deviennent raides comme du carton. Francis Gillon (Ingénieur navigant d'essais CEV) et moi dépensons les calories emmagasinées pour rejoindre notre voiture. Auparavant il faut débrancher la prise de chauffage du moteur de la borne électrique du parking. Faute de réchauffage permanent de l'huile à l'arrêt, il serait impossible de démarrer le moteur.

Mon rôle aujourd'hui est de donner un avis sur le comportement en vol de l'avion lorsqu'il a été soumis à cette rude épreuve du froid. En dépit d'un groupe de réchauffage qui, depuis une bonne heure, souffle de l'air relativement chaud à l'intérieur, nous débutons la « check-list » avec une température au poste de pilotage de - 22°C. Les joints hydrauliques et ceux des réservoirs de carburant suintent et laissent perler des gouttes sous l'avion car le froid intense leur a enlevé leur souplesse. La mise en route s'effectue sans un accroc, les quatre moteurs tournent, c'est une merveille. Nous décollons pour un vol de 2h30 au-dessus des Îles Aléoutiennes et nous emmenons, outre les techniciens, quelques responsables de l'aéroport de Fairbanks pour les remercier de leur accueil : vue panoramique exceptionnelle et vol sans histoire.

Le lendemain la pression atmosphérique a baissé tandis que la température remonte ; à moins vingt-deux degrés centigrades, il fait presque doux. La couche nuageuse est continue jusqu'à Anchorage notre destination. La piste est réputée très mauvaise par les avions de ligne en raison d'ondulations transversales et c'est la raison de notre déplacement ici à Anchorage. André Turcat m'a demandé de porter un jugement, à la fois de pilote de ligne et de pilote des services officiels, sur l'acceptabilité du comportement de l'avion au décollage sur une telle piste. Il



TEMOIGNAGE

faut souligner que le problème du comportement de Concorde sur piste ondulée s'est déjà posé à Athènes et à Singapour.

Sitôt atterrissage à Anchorage, Jean Franchi et moi avons permuté nos places. Je redécollerai de la place gauche, Franchi à droite, Turcat derrière moi sur le siège observateur. La météo est médiocre : 800 mètres de visibilité horizontale avec un plafond de 1500 pieds. Le terrain est enneigé et la piste 24 droite dégagée sur trois mètres de large seulement. Tout est ouaté et diffus en gris et blanc. Ce ne sont sans doute pas les conditions idéales mais nous n'attendons pas le dégel. Nous ferons deux essais : l'un à la masse actuelle de 110 tonnes et le second à 160 tonnes après avoir refait les pleins.

L'avion est autorisé à décoller ; au lieu de l'habituel claquement des manettes des gaz arrivées en butée, j'affiche une poussée intermédiaire pendant un certain temps, fixé à l'avance, afin de parcourir une distance de roulement comparable à celle d'un avion lourd. À 170 noeuds, je réduis légèrement la poussée pour parcourir la partie mauvaise de la piste dans sa totalité avant de décoller. Je ressens soudain une violente embardée vers la droite. Les voyants de configuration des moteurs 3 et 4 sont allumés, les deux moteurs tribord ne poussent plus. Entre-temps, la vitesse est passée à 180 noeuds. Nous avons largement dépassé le point permettant de nous arrêter dans les limites de la piste. Il n'est plus question de stopper : j'ai contré l'embardée et fait mon choix. Nous poursuivons la mise en vitesse mais l'avion accélère lentement maintenant en dépit de la pleine poussée des réacteurs 1 et 2. L'extrémité de la piste est à 200 mètres devant moi : je tire progressivement sur le manche et, le temps d'effectuer la rotation, nous passons les feux de piste de justesse. Nous avons décollé ; l'équipage est tendu mais à l'unisson. Jean Franchi aurait agi de même. André Turcat a les deux mains accrochées à mon dossier pour essayer de mieux voir ; assis sur le « jump seat », il assiste impuissant au déroulement de cette phase de vol.

Au-delà de la piste, une profonde cuvette d'où émergent les feux d'approche qui, perchés sur des mâts de plus en plus haut, défilent au-dessous de nous. Une accélération arrêt n'avait aucune chance de se bien terminer. Mais tout à coup, alors que la vitesse de 185 noeuds nous permet de monter sur une bien faible pente, le moteur 3 repart et le moteur 4 reprend son régime : le rallumage automatique a fonctionné. L'incident a duré 20 longues secondes mais l'alerte a été chaude. Les films de télévision interne nous fourniront l'explication que déjà nous pressentons. Les deux roues avant jumelées ont projeté, pendant la mise en vitesse, une gerbe de neige poudreuse en direction des nacelles de moteurs, suffisamment dense pour éteindre deux des quatre réacteurs ; par miracle les moteurs 1 et 2 n'ont pas bronché. Quant aux ondulations de la piste, nous n'avons rien remarqué : la neige damée a nivelé la surface. Ces essais seront repris plus tard à Singapour (1)

Nous garderons pour nous nos impressions lors de la conférence de presse donnée à l'aéroport à notre retour. Mais l'expérience aura été bénéfique et des essais très poussés de déflecteurs sur le train avant seront effectués dans des nappes d'eau et même dans de la neige artificielle répandue sur la piste de Fairford en Angleterre et sur celle de Toulouse Blagnac.



Le 02 (avec déflecteurs d'eau) lors des essais « piscine » à Toulouse. (Photo Y. Pingret)

Pierre Dudal

(1) Au départ de New Orléans du vol présidentiel avec Valéry Giscard d'Estaing, nous ferons le décollage le plus spectaculaire de mon expérience de Concorde avec, au roulage à grande vitesse, des oscillations violentes bien plus sensibles d'ailleurs au poste de pilotage qu'en cabine.

BALADE IRANIENNE

ou la petite histoire du vol présidentiel vers Téhéran du 4 octobre 76



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

Après le vol Présidentiel en Concorde vers les États-Unis du 17 mai 1976, le Président Giscard d'Estaing récidive pour une visite officielle en Iran pour rencontrer le Shah et la Shabanou le 4 octobre 1976.

L'équipage pour ce vol AF 4802 se compose de Pierre **Dudal**, Commandant de Bord, André **Blanc** notre OMN et moi-même en OPL. Les PNC sont Jean-Paul **Boucher** en CCP, Michel **Monchablon** et nos Hôtesse : Martine **Marage** et Martine **Taillandier**. Notre avion est le F-BVFC, et le départ est prévu à 08h00 GMT.

À la PPV, nous notons que la météo est bonne sur le trajet et à l'arrivée, nous embarquons 90 tonnes de carburant. Le Président arrive avec un peu de retard et nous quittons le parking à 08h06. Il faudra bien sûr rattraper ces 6 minutes car le Tapis Rouge à l'arrivée ne peut attendre !

Après le décollage, nous traversons la France en subsonique et accélérons à la verticale de Martigues vers Mach 2.02 - que nous dépasserons pendant un certain temps pour récupérer ces 6 minutes. Nous tournons vers l'Est au sud de la Sardaigne, puis nous nous glissons entre la Sicile et Malte, le sud de la Crète et pénétrons en Turquie par le sud du pays. Après le premier contact radio avec le contrôle turc, l'opérateur nous demande : « Avez-vous l'autorisation de survol en supersonique ? » Nous nous regardons tous les 3, interrogatifs, car habituellement ce problème ne se pose pas ; il est réglé bien avant le vol. En charge de la radio, je réponds au contrôleur turc : « Stand by, we check » ce qui a pour but de gagner du temps : on doit en effet appeler le contrôle iranien au moins 5 minutes avant l'espace aérien du pays; j'annonce au contrôle turc : « We contact Téhéran, good bye » et à Mach 2 nous avons déjà traversé la Turquie ! Le problème est donc définitivement réglé, car nous avons quitté l'espace aérien turc !

Dès le premier contact radio avec les Iraniens, après avoir transmis notre position et les heures estimées de passage sur notre route, le contrôle iranien hurle dans son micro : « Reduce your speed, reduce your speed !! » (réduisez votre vitesse!).

« Why ? » (Pourquoi?), car nous ne sommes pas enclins à reperdre nos 6 minutes difficilement récupérées !

«Because 4 aircrafts of the Iranian Airforce have to escort you till the Airport ! » (Car 4 avions de l'Armée de l'Air Iranienne doivent vous escorter jusqu'à l'aéroport !)

«Negatif, we have to be on time at the arrival » (Négatif, nous avons l'horaire à respecter ! »)

Nous avons appris par la suite que 4 avions de chasse iraniens, des Phantom, nous attendaient à la frontière pour nous escorter jusqu'à Téhéran et qu'ils nous ont vu passer à Mach 2, ont foncé derrière nous sans pouvoir nous rattraper, ce chasseur bombardier étant limité à Mach 1.6 !

Nous réduisons la vitesse pour l'approche de l'aéroport et vers la fin de la branche vent arrière du tour de piste, nous voyons les 4 Phantom se mettre en patrouille avec nous, 2 de chaque côté, ils



TEMOIGNAGE

ont enfin réussi à nous rattraper, et je salue d'un geste de la main le pilote du Phantom à ma droite. Nous entamons l'approche finale dans l'axe de la piste avec notre escorte et à 1000 pieds, les Phantom remettent les gaz, continuent leur passage à basse altitude sur l'aéroport pendant que nous posons le Concorde. Quel spectacle !

Nous nous arrêtons près du tapis rouge à 11h30 GMT, l'heure exacte prévue ! Le Shah et la Shabanou s'avancent vers l'avion et le protocole se déroule parfaitement.

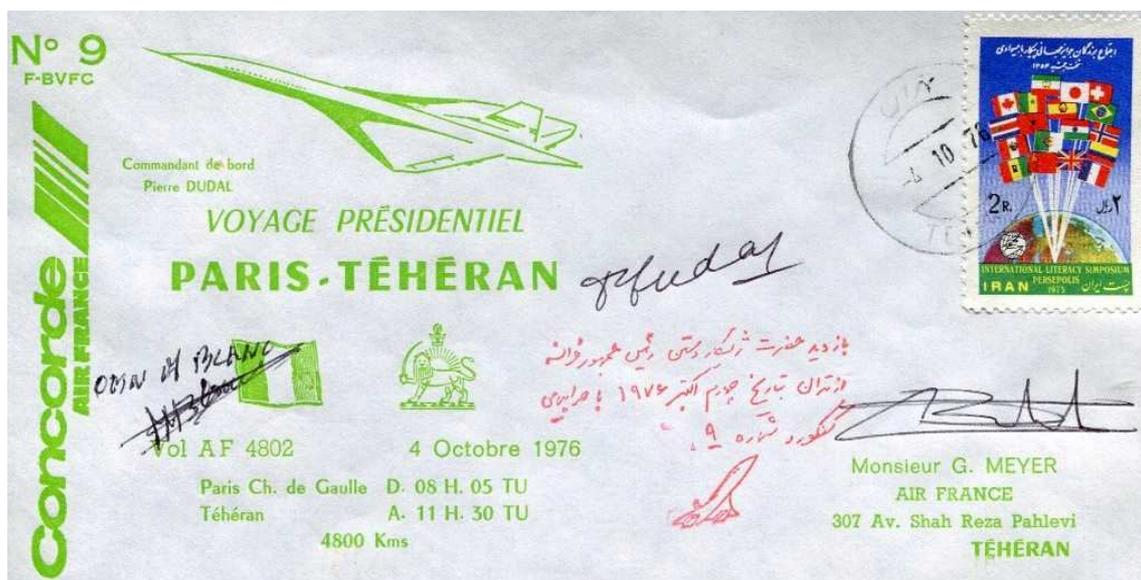
Le soir, nous sommes invités à un grand repas, notre Commandant Pierre **Dudal** à la table des officiels et le reste de l'équipage, ou ceux qui le souhaitent, dans la grande salle de ce Palais, parmi environ 200 personnes. Vers la fin du repas, je vois arriver parmi nous un grand jeune homme qui demande à parler à un des pilotes du Concorde, on le dirige vers moi et on me dit qu'il s'agit de Reza Pahlavi le fils du Shah. Très sympathique et dans un bon français il me dit avoir beaucoup apprécié le spectacle de l'arrivée du Concorde. Je lui réponds que, en effet, avec les 4 Phantom en patrouille, le spectacle devait être très beau, vu du sol, de la tribune officielle. Il me répond : « Non non, c'était très beau vu de mon avion, car je pilotais le Phantom à votre droite ! ». Je n'ai pas caché ma surprise d'apprendre que c'était lui que j'avais salué en vent arrière avant l'atterrissage !



Nous avons parlé de nos avions respectifs pendant un moment, il m'a confirmé nous avoir vus passer à la frontière à très grande vitesse, dans l'impossibilité de nous intercepter ! Il a dû rejoindre rapidement la table officielle après nous avoir salués discrètement.

Le vol de retour s'est effectué dans la soirée du lendemain, le 5 octobre 1976, et le contrôle turc ne nous a rien demandé cette fois lors de la traversée de son espace aérien en supersonique !

Alain Bataillou



Photos : Alain Bataillou, Philippe Borentin.

LA TÊTE DANS LES ÉTOILES



Par Jean François Louis
Membre associé

Fils d'un professionnel de l'aéronautique ayant travaillé sur le Trident, Caravelle, et Concorde, Jean François aurait pu à son tour épouser cette noble carrière. Mais la vie en a décidé autrement et il est devenu...banquier, et prof en école de commerce. Nul n'est parfait ... Mais Concorde l'a toujours fasciné, de par le défi technologique - donc humain - qu'il représentait, par ses performances exceptionnelles, et sa beauté. Apprenant l'arrêt des vols Concorde, il n'a pas voulu laisser partir l'avion sans faire l'expérience d'un aller-retour Paris New York. C'est cette expérience

qu'il raconte ici.

Il fait déjà nuit noire lorsque je m'installe à 18h09 ce soir de février 2003, dans le train qui va me ramener de Melun -où je travaille- vers la gare de Lyon. De là, je prendrai un RER qui me conduira vers mon domicile, dans les Yvelines. Un trajet de 1h20 environ, de porte à porte quand tout va bien, effectué quotidiennement matin et soir. Mais cela n'est pas un problème pour moi. Je suis dans le « bon sens », donc toujours assis, et le train est un peu le prolongement de mon bureau : je réponds aux mails en attente, je travaille sur des dossiers, ou je lis la presse. Quelquefois aussi je ne fais rien, me contentant de faire le bilan de ma journée de travail. Mais ce soir-là, je déplie « Les Echos », quotidien financier que mon employeur met à ma disposition. Et là, sur la première page figure un titre qui me glace d'effroi : « Air France devrait arrêter prochainement l'exploitation du supersonique Concorde ». Je file en pages centrales où un article détaillé explique effectivement que, selon des rumeurs non démenties par la Compagnie exploitant l'avion, Concorde devrait s'arrêter très bientôt, on parle de mai, ou au plus de juin.

Le sol se dérobe sous moi... Comment après la remise en vol de 2001, et tous les frais engagés pour fiabiliser l'appareil, la pose de « liners » dans les réservoirs, l'avènement du pneu NZG inventé par Michelin, Concorde s'arrêterait ? C'est impensable...et pourtant le journaliste explique que, « après son arrêt prolongé, Concorde n'a pas retrouvé son public. Les passagers habitués de l'avion ont pris goût à la quiétude des classes affaires et première en triple 7, et pris l'habitude d'arbitrer la rapidité contre le confort. De plus des incidents fréquents « perturberaient » l'exploitation de l'avion, incidents dont la presse outre-atlantique se fait régulièrement l'écho, et la confiance ne semble plus être tout à fait là. Et Airbus rechigne de plus en plus à fournir des pièces détachées pour l'avion, obsolète à bien des égards. Enfin, et c'est peut-être le plus important, la conjoncture n'est pas bonne. La crainte du SRAS et les menaces terroristes qui planent, font que l'on voyage bien moins pour affaires que par le passé. Donc le taux de remplissage de l'avion est pitoyable... Enfin le prix du pétrole s'envole, résultat, l'exploitation de l'avion, équilibrée avant le drame de Gonesse, est devenue déficitaire ».

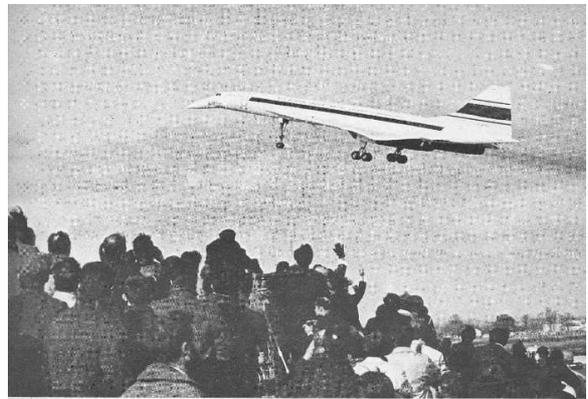
J'en ai l'estomac noué. Je ne me souviens de rien de plus ce soir-là, ni de mon arrivée en gare de Lyon, ni de mon RER, pas plus de mon retour chez moi. Je suis passé en « pilote automatique », partagé entre la déception et la colère. Comment peut-on arrêter Concorde que l'on disait voir voler jusqu'en 2007, au pire ? Comment peut-on « tuer » ainsi de sang-froid ce magnifique ambassadeur de la France ? Un bref commentaire au JT du 20 heures donne à peu de choses près les mêmes informations que les Échos. Je n'ai que peu mangé ce soir là et Concorde a peuplé ma nuit. Puis plus rien, ou presque, pendant plusieurs semaines. Quelques rumeurs d'ici et là mais rien de sérieux, bien que quelques appels à des membres d'Air France dont j'ai fait la connaissance au bord des pistes en filmant l'avion, me confirment que la famille Concorde est inquiète. Mais je me rassure en me disant que l'on n'arrête pas un avion sur lequel on a déployé autant d'énergie et surtout dépensé autant d'argent il y a si

TÉMOIGNAGE

peu de temps. Pareille décision, si elle était fondée, serait un non-sens économique, financier, et commercial. Sans compter l'aspect humain. Un peu de pression sur Airbus - dont Air France est un des principaux clients - pour le ramener à la raison, un petit effort de promotion, et l'avion va retrouver son public.

Mais un jour de mars, la nouvelle tombe. Émanant cette fois de la Compagnie Air France elle même, Concorde va bien cesser son exploitation fin mai... C'était donc vrai. British Airways poursuivra quant à elle l'exploitation jusqu'en octobre, mais les compagnies ont trouvé un accord et l'avion va définitivement s'arrêter. Je ne peux, je ne veux y croire. Ce fleuron de l'aéronautique française, magnifique oiseau blanc si gracieux et majestueux en même temps, disparaîtrait donc du ciel ? Combien de fois me suis-je levé dès potron-minet le dimanche pour tenter - il décollait si vite - de le photographier en bout de piste à CDG... Combien de fois l'ai-je admiré quand il passait au dessus de mon domicile... Concorde, j'en ai entendu parler tout petit. Mon père, modeste ajusteur qui avait gravi de nombreux échelons à Sud Aviation, puis à la Snias, était très fier d'avoir contribué, à sa construction, et en parlait très souvent. Et j'ai toujours trouvé cet avion **beau**, tout simplement.

Le jour de son premier vol, le 2 mars 1969, je n'avais pas 13 ans et nous n'avions pas la télévision, c'était un choix délibéré de mes parents. J'avais demandé à notre voisine qui en était équipée, si je pouvais aller voir le premier vol chez elle. Ce que fis : j'ai donc imposé à cette dame âgée de regarder le premier vol de Concorde ! Mon père était à Toulouse, lui. Et je m'étais toujours dit que pour mes 50 ans, donc en 2006, je le prendrai avec mon épouse pour aller passer quelques jours à New York, mais aussi et peut être surtout -en tout cas pour moi- voler à deux fois la vitesse du son et vivre cette expérience inoubliable pendant 3 heures. Et là, tout s'écroule... Nous n'irons jamais voir New York en Concorde. Que peut-on faire ? Le lendemain, j'ai appelé quelques copains et amis passionnés « amoureux » comme moi, de Concorde. Tous, sauf un, semblent résignés, cela m'agace au plus haut point.

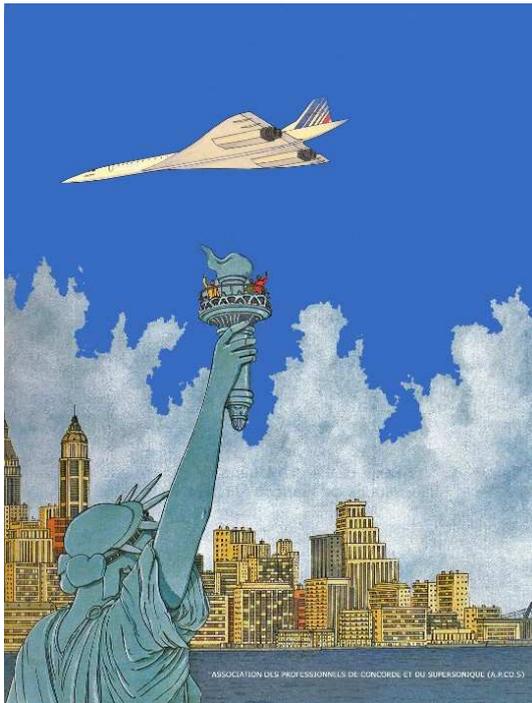


Quelques jours passent... je suis toujours aussi abasourdi, ma femme qui connaît bien sûr ma passion pour cet avion, me fait remarquer que je suis ailleurs ; au travail, cela s'en ressent aussi. Je pense sans cesse : non, je ne veux pas mourir sans aller à New York en Concorde. Il me faut trouver une solution. J'apprends par les médias que des « promotions sont faites sur les vols, que ceux-ci ne sont d'ailleurs pas encore tous remplis » ... Début avril, je me décide à téléphoner à Air France pour connaître le prix d'un aller-retour et s'il y a de la place. De la place, oui il y en a. Le prix du billet avoisine les 9000 euros. Bien que je sois assez correctement payé, c'est énorme car il faut multiplier par deux, (mon épouse serait du voyage bien sûr) ce qui fait la bagatelle de 18000 euros ! Cela peut paraître curieux car je travaille dans un grand groupe financier, mais ce n'est pas moi qui gère les « finances » du couple. L'argent, celui des clients, grandes entreprises, c'est mon quotidien depuis des années. Et l'échelle des valeurs n'est pas du tout la même que celle d'un ménage. C'est donc mon épouse qui s'en charge, et bien que je n'ai pas une idée parfaitement précise de nos réserves, je sais que nous n'avons pas 18000 euros de cash. Il faudrait emprunter... Qu'à cela ne tienne ! Je veux faire ce voyage et si je ne le fais pas, je le regretterai toute ma vie ! Je me décide donc à évoquer le sujet avec mon « grand argentier ». Je prépare soigneusement mes arguments, je les fourbis. Je choisis mon moment. Et un soir devant une coupe de champagne, je me jette à l'eau. J'explique le plus calmement possible à mon épouse que nous devons trouver 18 mille euros pour un aller-retour Paris New York avant la fin des vols Concorde. Et là, silence, puis, « je m'y attendais, je savais que tu allais me demander cela ». Alors ??? « Écoute, pour moi, le rapport prix plaisir est démesuré, je veux dire défavorable. Et nous sommes loin d'avoir la somme dont tu me parles... Mais je te comprends, vas-y seul, tu nous raconteras. 9000 euros, on peut ». Je lui saute véritablement au cou... Nous sommes mariés depuis 22 ans, et avons connu quelques crises, comme

TÉMOIGNAGE

beaucoup de couples mais, je savais que nous formions une « entité humaine » quasi indestructible, et que notre complicité était totale. Ce soir-là, j'en ai la preuve car nous devions partir au Mexique en juillet, ce qui ne fut pas le cas... Or, passionnée de culture Maya, elle y tenait vraiment beaucoup !

Et pour la première fois de ma vie, moi qui suis entré -suite à des péripéties de jeunesse-, à un niveau bien modeste dans la vie professionnelle, je sais enfin pourquoi je me suis battu et dépensé sans compter pour « m'en sortir ». Les cours aux Arts et métiers jusqu'à 22 heures alors que je travaillais toute la journée, les conférences obligatoires le samedi matin, les mémoires interminables rédigés le week-end alors que mes copains sortaient, les semaines de travail de 50 ou 60 heures (payées 40, les heures supplémentaires pour les cadres, on ne connaît pas) pour réaliser mes objectifs, ceux de mon équipe. Je comprends enfin pourquoi j'ai fait tout ça : pour pouvoir prendre Concorde, comme le font les grands de ce monde.



Je réfléchis encore un jour ou deux tout de même. N'est-ce pas de la folie, de l'égoïsme hors de propos ? Et puis tout seul, c'est un peu dommage. Je finis par appeler un ami, un vrai, un des rares qui se lamentent comme moi de l'arrêt de l'avion. C'est Gilles, que j'ai rencontré dans un meeting aérien en 1987. Il est magistrat en région lyonnaise et nous nous voyons une ou deux fois par an, mais nous échangeons régulièrement. Je lui explique mon envie et mes doutes. Et là, un long silence, l'homme est d'un naturel réservé... « Mais je peux t'accompagner, je voulais faire ce voyage pour mes 40 ans de mariage... Cela ne sera donc pas possible. Il faut juste que j'en parle à Cécile (son épouse). Je t'appelle demain pour te confirmer ». Le lendemain matin, j'ai un message sur mon portable. Oui, c'est OK, mais seulement entre mi et fin avril compte tenu de ses contraintes professionnelles. Nous resterons deux jours à New York, histoire de visiter aussi la ville que nous ne connaissons ni l'un, ni l'autre. Il me demande de voir les dates et de le rappeler. Nous sommes le 10 avril, il ne faut pas tarder. Le vendredi 11 avril au matin, je décroche

mon téléphone et appelle la réservation d'Air France. Nous voudrions faire le vol juste avant le premier mai. L'opératrice que j'ai en ligne me calme un peu... Pour le retour, pas de problème, elle me propose le premier mai, nous pouvons être côte à côte. Par contre, l'aller, c'est « chaud », l'avion serait complet, la veille et les jours précédents aussi. Elle me propose de me rappeler, ce qu'elle fait en début d'après-midi : elle m'indique qu'il y a une possibilité dans le vol du 28, le lundi, mais que nous ne serons pas côte à côte et de plus côté couloir et à l'arrière de l'appareil. Je lui donne mon accord pour cette pré réservation. Tant pis, nous resterons trois jours à New York. Nous convenons qu'elle me rappellera lundi à 11h30 pour formaliser définitivement la vente car je dois tout de même voir avec ma femme et m'assurer avec Gilles que tout est toujours OK, sans compter l'accord de ma hiérarchie pour trois jours de congés.

Après discussions, tout est OK, Gilles m'envoie un chèque du montant du billet. Je passe le week-end à réfléchir... je n'ai jamais eu une totale confiance dans l'informatique, ni dans les centres d'appels d'ailleurs. Et si de plus ma carte bleue ne passait pas ? On parle de 18000€, montant dont je ne dispose pas sur mes comptes. J'ai prévenu l'agence qui gère nos comptes, qui m'a dit « pas de problème » et a augmenté mon plafond d'achat, mais quand même... Combien ai-je vu passer de réclamations clients bloqués avec des cartes bancaires pourtant « dorées » donc haut de gamme... Je stresse à cette idée d'un refus pour cause de plafond trop élevé. Il faut que je puisse faire un chèque si la carte ne passe pas, et cela, impossible au téléphone... Je suis si près du but, ça ne va pas bloquer pour ça ! Cela me préoccupe de plus en plus...Le dimanche soir, je regarde sur Minitel (eh oui...) la liste des

TÉMOIGNAGE

agences Air France et découvre qu'il y en a une à Marne la Vallée. C'est sur ma route pour aller à Melun si je passe par le nord (le vendredi soir je rentre avec ma voiture de fonction et repars avec le lundi) Je vais donc aller en agence, demain à 9h00 je retirerai les billets avec un être humain en face de moi...et je pourrai payer par chèque en cas de problème de carte. Et ce fut ainsi fait. Je sors de l'agence Air France à 9h30 avec mes billets, et 30 minutes plus tard je suis dans mon bureau que j'ai prévenu de mon retard. Et à 11h30, l'opératrice Air France m'appelle comme convenu ! Je lui explique que je suis passé en agence pour confirmer la réservation. Elle est très déçue, n'ayant jamais vendu de billets Concorde. Et je réalise à cet instant que c'est grâce à elle que j'ai obtenu ces billets ...Je me confonds en excuses... Il y a des moments où l'on est vraiment pas fier de soi...et celui là en fait partie. Reste à régler le problème de l'hôtel : après concertation avec Gilles, nous convenons de prendre un hôtel à proximité de JFK afin de ne pas risquer de louper l'avion du retour qui est tôt le matin, Il faut y être à 7h00 au plus tard J'opte pour le Holiday Inn à JFK que je réserve par téléphone et confirmation par internet. Déjà...

Les jours passent. Je suis sur un nuage...j'attends le grand jour. Tout le monde autour de moi, famille, voisins, collègues, copains, savent que je vais faire un Paris New-York et retour en Concorde. Certains me prennent pour un fou, d'autres un mégalomane, un égoïste, voire un inconscient « cet avion n'est pas fiable, s'ils l'arrêtent il n'y a pas que des raisons financières »...Pour ma part, je suis absolument serein et quelques personnes, heureusement, me rassurent et me disent que j'ai raison de réaliser ce rêve ». Parfois des craintes m'assaillent. Mon supérieur hiérarchique a validé mes congés. Mais si j'étais malade, si le vol était annulé ? Si un événement quelconque, familial par exemple, m'empêchait de partir ???

Finalement, le grand jour arrive. Le dimanche 27 avril, j'ai préparé ma valise fébrilement. Et j'ai choisi mes vêtements. Pas question de prendre Concorde en négligé, même si je décide de ne pas mettre de cravate, pour être plus à l'aise. Cette nuit là je dors peu et à 5h30 mon réveil sonne. J'ai rendez-vous à 8h30 à Roissy avec Gilles au terminal Concorde. Normalement il me faut 40 minutes pour aller à CDG, mais on ne sait jamais, un accident, une crevaison, et tout serait fichu. Je pars donc à 6h30 après avoir vérifié au moins dix fois que tous les documents nécessaires au voyage sont bien présents dans ma sacoche, et embrassé toute la famille, y compris ma cadette Amandine, qui n'a pas encore 8 ans, mais qui s'est levée aussi pour un bisou. À 7h15, je suis à CDG, au parking longue durée. La navette ADP me dépose vers 8h00 au terminal 2 ; J'appelle Gilles sur son portable. Il est arrivé la veille en train et se trouve alors dans la navette de son hôtel. Nous nous retrouvons quelques minutes plus tard. Nous tuons le temps en discutant car nous sommes -largement- en avance.



Puis c'est l'enregistrement...nous découvrons avec les écrans indiqués « AF 002 Concorde », la magie de l'absence de file d'attente. Les formalités de sécurité se déroulent sans soucis, et l'on nous accompagne vers un salon qui se trouve à l'étage inférieur, avec vue sur les pistes. Nous apercevons l'avion, ça sera FB. Et là, pour nous, habitués à la classe économique, c'est magique ! Des boissons raffinées gratuites à profusion, des sièges profonds, des écrans de télévision plats, des mets incroyables à volonté, une employée qui nous demande chaque dizaine de

minutes si tout se passe bien... Ce traitement de VIP où tout n'est que luxe, calme et volupté, nous semble surréaliste, mais nous y prenons vite goût. Nous buvons une coupe de champagne, puis profitons de la nourriture raffinée qui s'offre à nous. Dans le salon, la « gent » masculine en costume est largement prédominante (il y avait vraiment peu de femmes), encore qu'il y ait aussi quelques « geeks ». Mais l'âge moyen est plutôt élevé. En tout cas ils ont presque tous l'air blasé... Pas nous : L'émotion est à son comble. Nous avions prévu de nous photographier dans le salon, nous oublions de le faire !

TÉMOIGNAGE

Puis vient le moment d'embarquer... nous tentons d'avoir l'air serein alors que l'envie est de nous précipiter devant tout le monde... là encore tout est fluide, facile, tellement différent d'un embarquement en classe éco ! À peine entré dans l'avion, je jette un coup d'œil vers le poste de pilotage mais je n'ai guère le temps de m'attarder. L'hôtesse me sourit et m'indique que je suis au fond de l'avion, ce que je savais déjà. Comme prévu, je suis séparé de Gilles, mais il n'est que trois rangs devant moi et nous sommes côté couloir. Mon voisin de voyage arrive peu après. Il est en Lacoste et pantalon de toile, la cinquantaine. J'apprendrai plus tard que c'est un banquier d'affaires qui va signer un contrat à New York dans l'après midi. Je reste coi sur ma profession, pas envie de parler finance ce jour-là, je veux profiter du vol. Une hôtesse s'approche et nous propose en souriant une coupe de champagne. J'accepte bien sûr... Mon voisin lui, préfère un whisky, qu'il choisit soigneusement. L'embarquement s'est effectué assez rapidement, mais à ma grande surprise l'avion n'est pas plein. Il reste des places un peu partout, même à l'avant me semble-t-il...

Après le message de bienvenue puis les annonces traditionnelles de sécurité, mise en route des réacteurs : J'en suis déjà à ma troisième coupe de champagne... Quelques minutes plus tard, c'est le push, puis le début du roulage qui me paraît assez court compte tenu de mes expériences sur des avions classiques. Puis c'est l'alignement et le décollage, vers l'Est. Je distingue à peine, étant loin du hublot, la butte où je suis déjà venu souvent filmer l'avion, mais aussi car tout va très vite. L'accélération m'a littéralement collé au siège : la post combustion, ça consomme certes, mais c'est efficace. Après un long virage, c'est la montée vers le plafond opérationnel de l'avion. Nous crevons la couche de légers nuages bien plus rapidement qu'avec un avion classique, et nous continuons de monter. Le bruit en cabine est important, nous sommes au niveau des sorties de réacteurs que j'aperçois en tendant le cou. L'avion se stabilise peu à peu à l'horizontale, par moments je distingue ce qui me semble être les boucles de la Seine. Nous sommes au-dessus de l'océan alors que le service en cabine a déjà commencé. Je suis loin du machmètre, mais on voit que l'avion accélère. Nous passons Mach 1 sans une secousse, on se croirait dans son salon. Puis l'avion continue d'accélérer. Quelques minutes s'écoulent et je distingue la mer par le petit hublot. Le ciel est dégagé, c'est une chance.



Le machmètre continue sa progression vers le chiffre 2.00. Je voudrais le filmer (j'ai fait l'acquisition d'un nouveau caméscope spécialement pour le vol) mais à chaque fois je suis gêné. À un moment, j'ai cru que c'était bon, mais non : Il s'est stabilisé à 1.99, puis est redescendu à 1.98, le bougre. Je le quitte des yeux deux ou trois secondes. Et quand je le regarde de nouveau il est à 2.00. **Arrgggh !** Une demi-heure s'écoule. Cela fait déjà plus d'une heure que nous volons. Je déjeune sans conviction malgré le raffinement des mets. N'y tenant plus je vais voir Gilles et nous convenons de demander à l'hôtesse d'aller dans le cockpit... pas de problème me dit-elle, mais il y a déjà une file d'attente. Je vous fais signe... il s'écoule près d'une heure encore. Pendant que mon voisin s'absente de son siège, j'observe et photographie par le hublot le ciel immaculé à 60 mille pieds, et la rotondité de la terre. Enfin c'est notre tour d'aller dans le cockpit. La porte en est grande ouverte bien que le 11 septembre 2001 soit passé par là. L'hôtesse nous prévient, pas plus de trois minutes. Tout y semble serein. Je suis tout de même surpris de la mauvaise visibilité vers l'avant due à l'épaisseur de verre du double pare-brise, mais il paraît que l'on s'y fait, et on le rentre pour les phases d'atterrissage et décollage. Pendant que Gilles discute technique avec le « captain » Rossignol, j'observe les instruments de bords. Je les ai déjà vus dans les Concorde visités dans le Musée Delta et au MAE, mais les voir « vivre » c'est vraiment

TÉMOIGNAGE

impressionnant. Oups, nous sommes vraiment très loin de la planche de bord d'un DR 400 ! J'échange avec l'OMN qui me fait un petit cours sur le suivi du carburant et le centrage de l'avion. Et l'hôtesse vient déjà nous chercher. C'est fini.

Après avoir complété scrupuleusement la fameuse fiche verte de l'immigration US, je me cale au fond de mon siège et je ferme les yeux. Rien n'indique que nous soyons à 2 fois la vitesse du son. Sauf le plastique intérieur du hublot, qui est tiède comme me le fait remarquer mon voisin, et le bruit de la climatisation, obsédant à la longue. Normal, il faut bien refroidir la bête... Puis j'aperçois ce que je pense être Gander, et quelques temps après la côte du Canada, puis des USA. Et on nous a déjà annoncé que la descente avait commencé. Puis tout va très vite: on distingue des zones de plus en plus urbanisées dont on se rapproche, et l'avion effectue un virage et s'aligne. La descente me paraît rapide, mais déjà le sol est proche et nous roulons bientôt sur la piste. ça y est, je suis arrivé à New York en Concorde. Ouaaahhh !

Le débarquement est assez rapide, puis les formalités de douane, et là je suis bluffé. Je craignais le côté tatillon des douaniers US, mais tout va très vite. Pas de questions, juste un coup d'œil sur le passeport, et nous passons dans la zone de réception des bagages qui arrivent rapidement. Le fait d'être un passager Concorde constitue-t-il un privilège à lui seul ? Nous sortons ensuite de l'aéroport. Et là, c'est le choc. Je ne saurais dire à quoi cela tient, mais je ressens exactement ce que décrivait si bien Claude Nougaro dans sa chanson « Nougayork » : « dès l'aéroport, j'ai changé d'époque » ! Nous prenons une navette pour aller à l'hôtel, où nous sommes surpris de la taille des lits. On pourrait y dormir à trois, voire quatre. Après un message à nos familles, et une douche, on se change. Jeans et baskets. L'hôtel est situé à proximité d'un quartier populaire, avec de petites maisons en bois, et des drapeaux américains dans chaque jardin. Nous y passons un bon moment à prendre des photos, et nous nous dirigeons en bus vers Jamaica Station et prenons un train pour Time Square. Nous passons le reste de la journée à marcher dans New York, ébahis. Quel dépaysement, quel choc ! Des policiers à cheval au milieu des voitures ! Et des regards désapprobateurs car je fume de petits cigares dans la rue. Et cette vie trépidante ! Nous sommes un peu fatigués tout de même et rentrons à l'hôtel vers 17 heures pour profiter de la piscine. Dîner léger et au lit. Le lendemain, petit-déjeuner à l'américaine et direction New-York. Nous y passons la journée, allons à Manhattan, puis nous marchons, marchons encore, en alternant marche et métro. Le soir, dîner dans une pizzeria proche de Time Square, où le patron, un italien volubile qui parle français de surcroît, nous raconte son histoire, et nous vante les mérites du rêve américain.... Le dernier jour est presque exclusivement consacré à la visite du Metropolitan Museum. Époustouflant !

Nous rentrons à l'hôtel bien décidés à nous coucher tôt. Malheureusement, un incident sur la ligne de train fait que nous arrivons tard à Jamaica station : Plus de bus... et il fait nuit. Nous marchons, et nous nous perdons. Les passants ne savent pas où est l'hôtel et nous commençons à stresser un peu. Heureusement, une station de taxis est en vue, et l'un d'entre eux nous ramène à l'hôtel. Je lui demande pourquoi cette grille entre l'arrière du véhicule et les sièges avant : sa réponse est simple « you're in New York mister ! »

Le lendemain, lever 5 heures. Il faut enregistrer avant 7h00. Un taxi réservé par l'hôtel nous charge à 5h45, à 6h00 nous sommes au comptoir d'enregistrement où l'écran Concorde est déjà bien visible, mais personne n'est présent. Nous serons parmi les premiers à enregistrer. J'ai le siège 8A. Là encore, comme à CDG, salon d'attente VIP, où nous nous prenons en photo devant la silhouette de l'avion en fond de décor, silhouette qui devient visible au fur et à mesure que le jour se lève. Cette fois c'est FA qui nous transportera. Puis nous embarquons. Nous décollons à l'heure. Je trouve que cela pousse plus fort qu'à l'aller. Pourtant, il y a bien moins de bruit. Il fait beau et la vue sur l'agglomération de New York en ce début de journée est vraiment magnifique. Cette fois j'ai un hublot et personne à côté de



TÉMOIGNAGE

moi. Gilles est de l'autre côté de l'allée et lui aussi profite de deux sièges. D'ailleurs l'avion est à moitié vide. Je ne comprends pas pourquoi les médias prétendaient en France que tous les vols ou presque étaient complets... Déjà une collation servie avec le sourire. Je discute avec l'hôtesse qui me dit être flattée que nous soyons venus aux USA juste pour Concorde. Bien qu'elle ne le dise pas, on ressent clairement une forme de tristesse devant l'arrêt imminent des vols. D'ailleurs Concorde, c'était leur « bébé » à tous, me dit-elle...



Je vois distinctement les côtes US, puis canadiennes. Cette fois je suis proche du machmètre, mais là encore, il hésite par deux fois avant d'afficher Mach 2. La troisième fois, je bondis dans l'allée centrale, caméscope au poing et écrase les pieds d'un passager sexagénaire qui se rendait vers l'avant de l'avion. Mais je filme quand même ! Lorsqu'il revient, je lui présente mes excuses. Il me demande pourquoi je filme et je lui explique la raison de notre présence dans Concorde.

Il me dit mieux comprendre et se présente : c'est un VIP que je connais bien de nom, président d'une grande compagnie d'assurance française. Il me dit regretter aussi l'arrêt de Concorde et en être très triste...

Le vol se passe sans problème, et là nous pouvons filmer et photographier à notre aise. Bien que l'avion ne soit pas rempli, il y a encore de l'attente pour aller dans le cockpit. En fait, il semble qu'il y ait beaucoup plus de « passionnés » qu'à l'aller. Nous sommes parmi les derniers à nous rendre dans le cockpit, et nous y restons près de 10 minutes à parler technique, notamment avec le Captain Roland Demeester, et de l'avenir des navigants Concorde.

Mais l'hôtesse s'impatiente, retour à notre place. Pendant tout le reste du vol, je demeure les yeux rivés au hublot à admirer l'arrondi de la terre, à caresser ce hublot toujours tiède, à jouir du privilège de voyager sur cet avion merveilleux. Pendant un moment, je crois apercevoir la banquise. Je me dis que dans un mois, quand les vols s'arrêteront pour toujours, j'appartiendrai au petit « club » de ceux qui auront eu la chance de profiter de cette machine exceptionnelle, qui met pour quatre semaines encore le continent américain à 3h30 de Paris. Je regrette que ni ma femme, ni mes filles, ne partagent ces instants magiques avec moi. Séquence émotion...

Puis l'avion réduit progressivement sa vitesse, le machmètre descend sous la barre du 1.00. Ça y est, c'est déjà fini, je suis dans un avion normal ! Les côtes françaises, la Seine, à peine visibles car le temps est gris. Puis la descente et l'atterrissage à CDG sous un tonnerre d'applaudissements, et... la pluie. J'ai le temps d'apercevoir la bannière des amoureux inconditionnels de l'oiseau blanc qui agitent leurs bras à notre passage. Puis nous roulons sur les taxiways et arrivons à notre parking. Les moteurs se coupent, je les écoute s'arrêter. Ça y est c'est fini. Déjà ! Bizarrement, à la différence d'un vol « normal », pratiquement personne ne s'est encore levé. Il règne comme un silence religieux dans l'avion. Après le débarquement je sors de l'aéroport et dis au revoir à mon ami qui repart sur Lyon. Je récupère ensuite ma voiture et rentre lentement, comme groggy chez moi. Je roule à 80 sur la Francilienne....

Le soir venu, je raconte à ma femme, mes filles cette expérience, ce que j'ai vécu, New York, le vol, et tout et tout. Mais c'est fini, je suis déjà nostalgique... je ne volerai plus jamais sur ce bel oiseau blanc, objet magnifique et défi technologique que des femmes et hommes d'exception ont successivement osé penser, concevoir, fabriquer, mettre au point, puis piloter, et faire « vivre » au quotidien.



Après cela, il y eut de nombreuses matinées et après midi courant mai pour filmer l'avion... Que de réunions où je ne me suis pas présenté sous un prétexte futile ! Je préférerais Concorde à la finance. Et c'est un juste retour des choses, puisque c'est la rentabilité, donc la

TÉMOIGNAGE

finance, qui a eu raison de lui prématurément. Il y eut aussi les derniers vols réguliers, la fameuse remise de gaz du « captain » Ramon, et le tout dernier jour le 31 mai 2003, où les Français ont rendu un hommage poignant et spectaculaire à Concorde. J'étais à moto et heureusement, car la Francilienne était à l'arrêt dans les deux sens depuis la Croix Verte jusqu'au-delà de Roissy, et l'A 1 bloquée, ainsi que tous les environs de Roissy. Et une foule compacte, partout, partout, partout... Certains - des gens modestes - venaient d'Alsace pour voir l'avion car ils ne l'avaient jamais vu ailleurs qu'à la télévision. J'ai aussi échangé avec un salarié de Dassault qui venait de Bordeaux spécialement, et un couple d'Irlandais qui venait de... Dublin... Ce jour-là, j'ai vraiment eu la confirmation, s'il en était besoin, que les Français de tous bords étaient fiers de Concorde, et que le voir disparaître leur faisait mal, et les touchait dans leur fierté de Français.

L'atterrissage des deux avions (il y avait une boucle ce jour-là) se fit sous des hurras et des applaudissements démentiels, mais en même temps très émouvants. Puis il y eut les vols de convoi. Je n'en manquais aucun. Pour le dernier départ de CDG, Amandine ma fille cadette a voulu m'accompagner pour voir décoller l'avion : elle a manqué une demi-journée d'école et quelle ne fut pas la surprise de sa maîtresse quand elle lui annonça la raison de son absence ! (mon mot d'excuses ne le mentionnait pas...). Cinq mois encore, et ce fut le dernier décollage d'un vol régulier BA fin octobre. Nous étions de nombreux Français à Heathrow pour y assister - dont deux ex captain Air France au moins - et nous nous connaissions tous ou presque, ayant fait connaissance depuis des mois à Roissy, aux « parallèles » ... Nous avons attendu le soir dans le froid le départ de l'avion qui avait près de 2 heures de retard. Et là, Concorde m'a joué un dernier tour : une jeune « fan » de Concorde, âgée de 14 ans se jette dans mes bras en pleurant au moment du décollage. Elle voulait être pilote, et je lui dis pour la reconforter « dis toi que tu piloteras peut être son successeur » mais TF1 était présent et nous a filmé. Et cette séquence fit l'ouverture du JT de 20 heures, presque entièrement consacré à Concorde ce soir là... La jeune fille en question faisant plus que son âge, j'ai dû m'expliquer un peu en rentrant à la maison tard dans la nuit.

Voilà ma bien modeste pierre au magnifique édifice que fut et demeurera Concorde. Aujourd'hui, mon grand regret est d'avoir de sérieux doutes sur le simple fait que mes filles aient la possibilité de franchir à leur tour le mur du son dans un avion civil. Pour moi la réponse est **non** ; c'est une absolue certitude, et cette régression technologique me désole profondément. Reste également à assurer le devoir de mémoire. Certes, de nombreux ouvrages ont été écrits sur Concorde (je dois tous les avoir), des photos et de nombreux films réalisés, mais se conserveront ils ? Quant aux appareils eux-mêmes, seuls trois Air France sont désormais abrités, les autres étant donc condamnés, à terme, à la disparition. Cela ne doit pas être le cas, Concorde est et doit rester immortel.

Jean François Louis



ODILE CADIER, NEE KELLER, RACONTE ...



Propos retranscrits par Caroline Cadier, chef de Cabine Concorde

Tout a commencé un matin de mars 1946, dans la boîte à lettres de mes parents chez lesquels, démobilisée depuis cinq mois, je prends « un bain de famille ». Un courrier de mon beau-frère qui habite Paris : Air France recrute des jeunes filles françaises, majeures, parlant bien l'anglais pour être hôtesse de l'air. Hôtesse de l'air ! Terme magique, nouveau métier de femmes, prolongement de la guerre « faite » pendant 2 ans 1/2 dans les transmissions, j'imagine ... Se voir dans un avion accueillir des passagers, les rassurer, veiller à leur confort, connaître d'autres lieux ...

Ma candidature arrive à AF avec 600 autres. Faisant partie de l'heureux tiers retenu, quelques jours plus tard, le 2^{ème} cap est franchi. Je me retrouve au CPPN, nous sommes 25 ! Dans un couloir des bâtiments du Bourget, nous nous trouvons encadrées par une double haie de jeunes et beaux garçons : les pilotes stagiaires ... bon nombre d'entre eux nous feront changer d'état civil !!! Le château de Montjean nous accueille : le premier stage d'hôtesse d'Air France : lever 6 heures, « décrassage », culture physique, cours de langues, géopolitique, culture générale, secourisme. Après cette période d'internat, nos uniformes conçus par Mme Georgette de Trèze (rue du Cirque, Paris) nous sont remis.



Le 20 août 46, mon 1^{er} New York est programmé en DC 4 ! « Immat » F BBDI au départ d'Orly. Ayant connu les restrictions et les manques au cours de la guerre, ce premier vol me semble surréaliste. J'ai le sentiment d'être plus émue que nos passagers, sachant néanmoins que la plupart d'entre eux ont peur, sont anxieux ; en majorité ils effectuent leur 1^{ère} traversée de l'Atlantique. Aidées (2 hôtesse) par le commissaire de bord (steward) nous faisons un rapide comptage de nos ouailles. Lors de cette traversée, l'équipe de France de football ainsi que leurs épouses sont comme des enfants auxquels on offre un nouveau jouet ! La longueur des étapes nous permet d'honorer nos 50 passagers avec un raffinement auquel ils ne s'attendent pas toujours. Je devine en croisant leurs regards à quel point notre présence dans l'étroite allée de l'avion les rassure. Par moments leur peur semble incontrôlable, tremblements, agitation ...



Après sept heures de vol, escale à Meeks, base aérienne de Keflavik en Islande, la route de notre 2^{ème} étape effleure le Cap Christian, pointe sud du Groenland, huit heures pour atteindre Goose Bay, Labrador. Ces noms me font rêver ... De Goose Bay à La Guardia, encore 7h1/2 de vol . La limitation d'heures de vol n'existe pas.

Depuis la maison jusqu'à l'hôtel : environ ... 30 heures d'amplitude !!! 3 ou 4 jours à New York. À l'aéroport, le rêve se prolonge : nos commandants de bord, les « seigneurs de l'Atlantique » sont en reconnaissance de ligne avec des CDB américains : ce sont 5 ou 6 hommes dans le cockpit qui veillent au bon déroulement du vol : 1 ou 2 CDB, 1 OPL, 1 OMN, 1 radio, 1 navigateur. Tous vont fêter allègrement avec les PNC, cette aventure à la française : le « contrôle de caisse » existe déjà !!!

Après les restrictions de la guerre, je me délecte de ce rêve/réalité qu'est pour moi la découverte de l'abondance et de l'opulence de l'Amérique. Macy's restera longtemps mon

TEMOIGNAGE

magasin ... je rapporte 1000 choses pour ma famille restée en Alsace. La statue de la Liberté est un beau symbole pour l'ex-soldat que je suis ... Le vol retour s'effectue via Gander – Shannon. En moins de deux ans j'effectuerai au moins 46 New York. Le 29 juillet 46, j'avais fait un Paris – Alger avec un certain René, copilote, une petite panne nous avait bloqués sur place 24 heures !! En novembre 47, j'épouse un beau CDB : le même René. Il se nomme Cadier, j'ignore bien évidemment que, 45 ans plus tard, nous traverserons tous deux l'Atlantique à bord du plus bel avion du monde : **Concorde !**

Le 30 déc 1990, nous avons pu organiser notre voyage en fonction du planning de notre fille Caroline. Dès l'arrivée au comptoir d'enregistrement l'aventure magique commence ... Nous sommes au salon VIP, le Commandant François Rude, vient nous saluer. « Cadier », en arrivant à bord, tourne à gauche. Dans l'étroite allée du bel oiseau, un peu de la taille de celle du DC4, Caroline a du mal à cacher son émotion ! Son papa a écrit à l'époque : « *Par son exigüité, le poste de pilotage surprend un habitué du 747. Je salue Patrick le copi et Michel le mécano. François appelle Concorde « la cigarette » la même quantité de « choses » que dans un Jumbo, concentrées dans un volume 3 fois moindre ! Patrick est aux commandes ... puissance décollage ... et là ... Assis derrière le commandant, je suis plaqué contre le dossier de mon siège qui recule brutalement jusqu'à la butée arrière de ses rails ... Je pense à Odile en cabine. J'y retourne alors pour savourer caviar vodka, foie gras, les plus grands crus des vignobles français ... Mais me dit Odile, « nous commençons déjà la descente ? ».*

Nous passerons un réveillon magique avec tout cet équipage adorable qui, entre deux rires, m'interrogeait tandis que je n'avais pas encore réalisé que j'étais réellement à New York en 10 fois moins de temps qu'à l'époque de mon beau, lui aussi, quadrimoteur à hélices !!

Merci Air France

Odile Cadier



Post face par Caroline Cadier



Si le retour à la vie civile a propulsé notre Maman vers l'aviation, c'est le refus de ma demande d'affectation sur moyen-courrier qui va me propulser à « Mach 2 ». Avec un petit de quatre ans, faire du « long » n'est pas facile pour une maman ! Percevant mon désarroi, un ami instructeur me suggère ... (En 74 en lors de notre stage d'entrée, on nous avait proposé les vols d'endurance à bord du Concorde !! Réponse de certains de nos chefs : « laissez tomber, on ne sait pas ce que va devenir cet avion ») ... Et si tu faisait une demande ?

Bingo ! I speak english, hablo español, watashi wa nihongo skoshi anashimas, ya gavariou pa rushky Je postule ... bingo, ça marche !!!

TEMOIGNAGE

Un stage youpi ! Mais ... demain, nous ferons une répétition à bord de l'avion ! Avion ? mais ... Concorde n'est pas un avion, Concorde est un héros qui va nous soumettre aux vertiges de la poussée, de l'altitude et de la vitesse ! Mon premier vol ? imaginez tout d'abord le regard d'une femme amoureuse ! En anglais : *love at first sight*, ma mission à bord, dans la poche de l'uniforme ... Il me faut savourer chaque seconde, regarder, écouter, admirer ... non pas vous les aviateurs, ni les hommes qui évoluent en cabine, mais lui, le bel oiseau blanc ...

Pendant le roulage, l'allée de la cabine semble se tortiller, il est haut sur pattes, puis le phénomène accélération vous plaque au dossier de votre siège, le bruit est assourdissant. Le DC 4 de Maman était il si bruyant ? Pas de post combustion Dépêche toi Caroline, attaque le service ! Depuis le « galley » arrière, vêtue de l'élégante robe Nina Ricci, n'ayant jamais été mannequin, j'ai omis de gratter la semelle de mes chaussures neuves et vais donc « pédaler » sur la moquette en tentant de remonter l'étroite allée centrale ! Déjà je vois défiler sur le machmètre les diodes lumineuses nous informant de la vitesse de l'avion, le moment magique du passage du mur du son va vite se ressentir en cabine comme une petite poussée vers l'avant ... Si je savoure chacun de ces instants privilégiés, je n'oublie pas de choyer nos hôtes, les bulles de champagne à Mach 2 ont elles une autre saveur que celles que Maman offrait à ses champions de foot en 46 ?

Comment ? Déjà la descente !! Ce jour-là, malgré la présence de 100 passagers, pour moi, le temps s'est arrêté à 2000 à l'heure. Merci aux PNT d'avoir effectué leur check-list arrivée posément, ce fut l'occasion d'admirer votre « bureau » Certainement l'un des plus beau du monde !

Merci les parents de m'avoir offert le privilège de vous accueillir à bord de notre **Concorde** ... for ever dans nos cœurs

CC



**Stage Concorde du 24 mars 1987, de gauche à droite :
Isabelle Casalis, Bernard Betti (instructeur), Sylvia Baile, Jacob Laifaoui, Caroline Bideau,
Myrtil de Villers, Hervé Roman, Annie Dubois, Serge Massot, Yves Dardaud (instructeur),
Christine Jaki, Caroline Cadier, Ariane Duranson, Jean-Michel Guilbaud, Danièle Trésamini.**

Photo : Caroline Cadier

14^{ème} CEREMONIE COMMEMORATIVE DE L'ACCIDENT

Roissy, 25 juillet 2014



Pour la quatrième fois, l'APCOS organisait à la mémoire des 113 victimes du vol AF 4590 un moment de recueillement partagé avec les familles. Air France s'était jointe à nous en la personne de Cécile Marchal.

Avec quelques proches des disparus, nous nous sommes tout d'abord recueillis devant la plaque commémorative située au rez-de-chaussée du bâtiment de la Direction des Opérations Aériennes Air France ; ensuite, nous nous sommes retrouvés nombreux devant le Mémorial Concorde, au sud des pistes de Roissy Charles de Gaulle. Comme il y a 14 ans, le plein soleil de juillet et la proximité des avions nous rappelaient le triste jour.

Ce début 2014 a été marqué par deux catastrophes aériennes très choquantes et touchant la compagnie Malaysia Airlines : la disparition inexplicable d'un B777 dans l'Océan Indien en mars, suivie, mi-juillet, de la perte d'un autre B777, abattu par un missile au-dessus de l'Ukraine. Pour couronner cette triste série, le 24 juillet, soit la veille de la commémoration, un avion affrété par Air Algérie, avec de nombreux français à bord, s'écrasait en plein Sahara ne faisant aucun survivant ; à chaque fois, ces événements tragiques rappelaient aux familles de très mauvais souvenirs.

Réunis devant la sculpture et après quelques mots prononcés par Pierre Grange, Stéphane Garcia, le frère d'Hervé Garcia qui était steward Concorde, en fonction sur le vol 4590, pris la parole pour remercier l'assistance d'être aux côtés des familles. Après le dépôt d'une gerbe, chacun a pu se recueillir devant les plaques rappelant le nom des disparus.

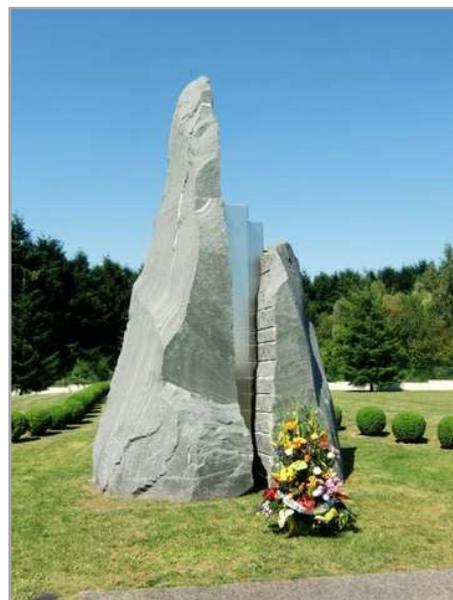
Nous nous sommes ensuite retrouvés au Campanile du Mesnil Amelot où, cette année, l'APCOS proposait à tous les participants un rafraîchissement. Nous avons été nombreux à rester ensuite pour déjeuner ensemble, un moment de convivialité bienvenu pour adoucir un peu les tristes souvenirs.

L'édition 2014 aura démontré que cette action de l'APCOS est nécessaire et bienvenue ; il s'agit donc de poursuivre. Parlons en autour de nous de manière à lui faire un peu de publicité pour que chaque année, le 25 juillet, nous soyons plus nombreux pour partager un moment de souvenir.

PG

La « force du soutien », monument créé par Rolf Kröger, sculpteur allemand.

Cette sculpture évoque l'extraordinaire force de la nature. L'humanité s'en inspire, y puisant énergie et soutien. L'acier symbolise les prouesses de la technique et aussi ses limites.



ERIC BARBAROUX ET PIERRE GOSSELIN, DUO ELECTRIQUE**PREMIER GRAND PRIX DE FORMULE E**

Cet article de Sylvain Reisser, paru dans le Figaro du dimanche 14 septembre 2014, nous intéresse à double titre. En premier lieu, il nous parle d'une nouveauté décoiffante : le premier grand prix de Formule E (Formule 1 électrique) qui devrait permettre à la compétition automobile de retrouver une raison d'être. Deuxièmement, il se trouve qu'un des ingénieurs à l'origine de cette révolution n'est autre qu'Eric Barbaroux le fils de Gilbert et Colette.

**Eric Barbaroux et Pierre Gosselin,
duo électrique**

Les deux compères sont à l'origine du premier championnat du monde de monoplaces électriques, dont le coup d'envoi est donné aujourd'hui [dimanche 14 septembre] à Pékin.



Eric Barbaroux Pierre Gosselin

Ils sont trop pudiques et réservés pour le manifester, mais la naissance du Championnat du monde de Formule 1 électriques, aujourd'hui, à Pékin, a le goût de la victoire pour ces deux Français. Cette course, qui réunit les plus grands noms du sport automobile - Prost, Andretti, Penske, Senna - est pour beaucoup leur bébé. C'est la concrétisation d'un pari un peu fou et l'aboutissement d'un véritable parcours du combattant. Leur aventure débute lors du grand prix de France de Formule 1 de 2006, qui fête le centenaire des grands prix français. Les deux hommes ont appris à s'apprécier à la Fédération française du sport automobile (FFSA), où Pierre Gosselin occupe depuis 1999 des fonctions de conseil auprès de la présidence.

Pour Éric Barbaroux, la FFSA, c'est accident de parcours. L'ingénieur polytechnicien est passionné de football. D'ailleurs, après avoir supervisé le développement du châssis du char Leclerc, il rejoint le cabinet de Guy Drut, ministre de la Jeunesse et des Sports du gouvernement Juppé, en charge notamment de la Coupe de monde de football. Mais la vie est une affaire de rencontres. Après la direction des opérations de l'écurie Prost Grand Prix, il devient numéro deux de la FFSA.

Persévérance récompensée

Retour à ce fameux week-end de juillet 2006. Éric Barbaroux et Pierre Gosselin constatent amèrement que l'attrait pour la F1 diminue en France, pourtant le berceau du sport automobile. « Pour redorer le blason tricolore et relancer l'intérêt de la compétition, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il fallait innover et développer un projet autour des énergies propres. Et au lieu d'attendre que le public se déplace sur les circuits, nous avons imaginé d'aller à sa rencontre », dévoile Éric. Dès le départ, le principe du championnat monotype porté sur les fonts baptismaux en Chine est validé : des épreuves de monoplaces électriques dans les grandes métropoles mondiales. Pas question pourtant de se lancer tête baissée dans le projet. « Notre chance a été d'être placés, par nos fonctions, face à un observatoire énorme de compétences », ajoute Pierre. Fin 2008, ils décident d'appuyer sur le bouton vert et de lancer l'étude de la voiture à partir d'une feuille blanche. Mais il faut s'armer de patience. Le puzzle est complexe à assembler car les deux compères poussent plusieurs feux en même temps. « En parallèle du développement de la monoplace, nous commençons à chercher de l'argent », confirment-ils.

Alors que la société Segula Technologies est chargée de l'ingénierie générale, et plus particulièrement de la partie électrique, Éric se tourne vers Loïc Bigois, ex-Prost passé chez Brawn GP, pour l'étude aérodynamique. La monoplace va ainsi être réalisée et assemblée par l'écurie anglaise de F1 qui truste les titres en 2009. Elle effectue ses premiers tours de roue à

REVUE DE PRESSE

Magny-Cours en septembre 2010 sous les couleurs de la société Formulec nouvellement créée. C'est alors qu'ils rachètent la voiture. Une décision financièrement lourde de conséquences. « *Nous avons mis toutes nos économies et en plus nous n'étions pas payés* » admet Éric. Le besoin de lever des fonds devient vital. Toutes les pistes sont explorées ; les réseaux et les carnets d'adresses sont sollicités. Ils tombent vite de haut : trouver de l'argent en France, c'est comme chercher une aiguille dans une botte de foin. « *Nous avons rencontré plus de cinquante acteurs de la finance ou investisseurs. On ne rentrait jamais dans la bonne case. Trop petit ou trop grand* », révèlent-ils. Remplie d'espoirs déçus, l'année 2011 est difficile. Le fait d'être identifié comme un champion économique de demain par le service de coordination à l'intelligence économique rattaché à Bercy n'ouvre pas plus de portes. L'arrivée du capital-risqueur Christian Chavy leur remonte le moral. En novembre, ils se versent leur premier salaire. « *Une façon de se convaincre que nous n'étions pas des losers* », lâche Éric. Autre bonne surprise : ils sont invités à faire rouler la monoplace au COP 16, la conférence du climat de Cancun. Felipe Calderon, le président du Mexique, s'installe même au volant.

De retour à Paris, ils rendent compte de leur voyage à l'Elysée. Un message resté sans réponse. « *A titre personnel, l'absence de soutien des politiques fut une déception* », confie Éric. Finalement leur persévérance est récompensée. À l'été 2012, le projet connaît un nouveau départ. Alejandro Agag, homme d'affaires espagnol marié à la fille de José Maria Aznar, rachète Formulec après avoir vu les images du prototype tourner devant le Kremlin à Moscou. Une nouvelle structure voit le jour à Londres. Éric est nommé directeur des opérations ; Pierre, conseil du président. En deux ans, ils bâtissent une équipe complète. Leur prochain challenge ? Inscire Paris au calendrier du championnat.



Par Sylvain Reisser
sreisser@lefigaro.fr



**Grand Prix Formule E
à Pékin
le 14 septembre 2014**



SPIKE S-512 ET AERION AS2

PROJETS D'AVIONS SUPERSONIQUES D'AFFAIRES

Spike S-512, le nouveau projet américain



Par Pierre Sparaco
de l'Académie de l'Air et de l'Espace

Chronique parue le 8 avril 2014 sur le site <http://www.aerobuzz.fr>

Spike Aerospace dévoilera au rassemblement aéronautique d'Oshkosh, en juillet 2014, son projet S-512 d'avion supersonique d'affaires. Ce biréacteur ambitionne de transporter 18 passagers à Mach 1,8. Un projet de plus qui tente de suivre le sillage de Concorde...

Il s'appelle le S-512 et est dû à une startup du Wisconsin baptisée Spike Aerospace : un gros avion d'affaires à 18 places capable d'atteindre Mach 1.8 et de voler en croisière à Mach 1,6 sur des étapes transatlantiques. Un projet sorti de nulle part, apparemment né de l'enthousiasme d'un petit groupe d'ingénieurs venus d'horizons divers. Pour l'instant, rien n'est dit sur le financement de l'opération, mais il est prévu d'en dire davantage le 28 juillet, à l'occasion de l'ouverture d'Airventure, le grand rassemblement annuel d'Oshkosh.

Le S-512 a belle allure, sur papier, mais n'en suscite pas moins de nombreuses questions. Ainsi, la propulsion en serait assurée par deux Pratt & Whitney JT8D, moteurs très classiques de conception ancienne qui, aujourd'hui, ne sont plus en production. Ce choix s'explique sans doute par défaut et a d'ailleurs été fait précédemment par un concurrent de Spike Aerospace, Aerion. Cette dernière société, avec une belle constance, annonce depuis plusieurs années le lancement imminent de son SST d'affaires et affirme avoir engrangé de nombreuses options. On demande à voir pour le croire.



Le S-512 pourrait être lancé en 2018, affirment les dirigeants de Spike Aerospace. C'est un avion à 18 places caractérisé par l'absence de hublots. © Spike Aerospace

La plus grande originalité connue du S-512 est sans aucun doute l'absence de hublots, pour tendre vers la perfection aérodynamique et concevoir une structure légère. Un système vidéo devrait rassurer les passagers claustrophobes de ce gros avion d'une masse maximale au décollage de 38 tonnes, caractérisé par une voilure droite d'une vingtaine de mètres d'envergure.

Le lancement du programme, qui suppose la signature d'un accord avec un partenaire industriel, un financement suffisant et un nombre correct de commandes de lancement, est annoncé pour 2018. Mais les promoteurs du projet reconnaissent en même temps qu'il reste beaucoup de travail à faire pour réduire notablement l'empreinte sonore du S-512 et espérer l'autorisation de survol des terres habitées à régime supersonique. En d'autres termes, aucune rupture technologique n'est actuellement au rendez-vous.

BREVES SUPERSONIQUES

Spike Aerospace, pour l'instant, ne propose donc rien de mieux qu'Aerion, Hypermach et, dans la mesure où il n'est pas abandonné, le tandem Sukhoi-Gulfstream. Du côté de Dassault Aviation, il y a maintenant plusieurs années que le Falcon supersonique est mis en sommeil, essentiellement par manque de propulseurs adéquats. Les uns et les autres ont mentionné un prix unitaire se situant entre 60 et 80 millions de dollars, ce qui ouvrirait un marché potentiel de l'ordre de 250 avions.



Le projet Aerion, très élaboré, concurrent du S-512, est en principe prêt à être lancé et serait financé. Mais aucun industriel n'est candidat à s'associer à l'opération. © Aerion

Aujourd'hui, quelle que soit la crédibilité de ces avant-projets, tous les regards se tournent vers la NASA et son concept de X-Plane, un « low boom » qui permettrait précisément de vérifier s'il est possible de réduire significativement le bang sonique. L'Armstrong Flight Research Center, en Californie, s'attaque à cette lourde tâche avec l'aide de ténors de l'industrie, prélude, peut-être, à la construction d'un démonstrateur technologique.

Concorde, décidément, était très en avance sur son temps...

Pierre Sparaco

Airbus relance le projet de supersonique Aerion AS2



Par Gil Roy

Journaliste fondateur d'Aerobuzz

Article paru le 24 septembre 2014 sur le site <http://www.aerobuzz.fr>

Airbus Group et Aerion annoncent qu'ils s'associent pour développer le projet d'avion d'affaires supersonique lancé par Aerion Corp en 2002. La certification du triréacteur supersonique AS2 est espérée en 2021 et le premier vol en 2019.

Airbus Group est décidément sur tous les fronts. Après avoir jeté son dévolu sur le projet d'avion-école électrique français E-Fan d'Aéro Composites Saintonge (ACS), le groupe européen s'intéresse au projet d'avion d'affaires supersonique américain AS2 d'Aerion. Ce n'est plus le même niveau de vol, mais l'objectif est tout aussi ambitieux et les défis technologiques à relever tout aussi complexes. Robert M. Bass, le porteur du projet, ambitionne de proposer sur le marché de l'aviation d'affaires un supersonique capable de voler entre Mach 1,2 et 1,4 au-dessus de l'eau et Mach 0,99 au-dessus des zones habitées. Il pourrait emporter une douzaine de passagers sur une distance maximale de 4.750 NM.

L'Aerion AS2, le premier avion d'affaires supersonique dont le premier vol est annoncé pour 2019 © Aerion Corp.



Le projet a vu le jour en 2002, dans le Nevada, porté par un groupe d'investisseurs. Depuis l'origine, ces personnalités issues de l'industrie aéronautique américaine étaient à la recherche d'un avionneur susceptible de donner corps au projet. Au printemps dernier, à l'occasion d'EBACE, le salon européen de l'aviation d'affaires de Genève, **le supersonique qui paraissait en sommeil profond a refait surface.** Entre-temps Aerion

BREVES SUPERSONIQUES

était passé du bi au triréacteur. Le profil laminaire autour duquel a été imaginée la cellule a été réaffirmé. En revanche, aucune précision n'a été apportée sur la motorisation qui demeure une des clés de la réussite du projet. Toutefois, le choix de trois réacteurs, au lieu de deux, permet d'opter pour des moteurs modernes existants de moindre poussée unitaire.

Jusqu'en mai 2014, Aerion misait sur une formule biréacteur © Aerion Corp.

L'accord rendu public le 22 septembre 2014 précise que le développement du programme et la certification de l'avion seront menés par Airbus Defence and Space qui va mettre à disposition d'Aerion une équipe d'ingénieurs. L'équipe sera basée à Reno dans le Nevada où est le siège d'Aerion. L'objectif qui lui a été assigné est d'obtenir la certification du premier jet d'affaires supersonique en 2021. Le premier vol du triréacteur AS2 est d'ores et déjà fixé à 2019.



L'AS2, un avion d'affaires supersonique qui vise, en priorité, les marchés de la Chine et du Golfe
© Aerion Corp.
Aerion et Airbus Group projettent une entrée en service de l'AS2 en 2021 © Aerion Corp.

Pour Aerion, cet accord conclu avec Airbus, est considéré comme la reconnaissance de la faisabilité de son ambitieux projet. C'est aussi le moyen de le concrétiser. Aerion réaffirme que le marché pour son avion est d'au moins 600 unités sur 20 ans. Pour l'heure, le prix de vente de l'AS2 est d'environ 100 millions de dollars. Comparé au futur G650ER de Gulfstream proposé à 66,5 M\$, cette estimation apparaît cohérente. Faut-il encore qu'Aerion, désormais associé à Airbus, tiennent ses objectifs.

Gil Roy



Site d'actualité et d'information aéronautique Aerobuzz : <http://www.aerobuzz.fr>

CARNET GRIS

FRANÇOIS RUDE



C'est avec peine que la communauté aéronautique apprend la disparition, à 79 ans, de François Rude, rédacteur en chef de la prestigieuse revue historique « Icare », éditée par le SNPL. Selon l'expression consacrée, François Rude a lutté avec courage, pendant de longs mois, contre une maladie implacable. Ses ultimes efforts ont été de trouver une manière élégante et efficace d'assurer sa succession.

C'était, comme disent les Anglo-Saxons, « a total aviation person » qui avait accompli une carrière remarquable. Entré à l'École de l'Air en 1955, resté dans la réserve active jusqu'en 1973 avec le grade de capitaine, il avait rejoint Air France et gravi les échelons successifs de la profession pour en atteindre le sommet comme commandant de bord Concorde. D'où un bilan devenu rare, 21.000 heures de vol.

Dès 1967, passionné par l'histoire des ailes commerciales françaises, François Rude avait rejoint l'équipe rédactionnelle d'Icare en qualité d'adjoint au premier rédacteur en chef, Jean Lasserre. Et il lui avait ensuite succédé, assurant le maintien de la qualité peu commune de cette publication, unique dans la presse aéronautique mondiale. Quelques-uns de ses numéros sont devenus des ouvrages de référence, à commencer par les quatre tomes consacrés à Antoine de Saint-Exupéry. Richement illustrée, comptant des collaborateurs prestigieux, Icare a utilement complété le travail de grands historiens tandis que ses couvertures ont été régulièrement enrichies par des œuvres de peintres de l'Air réputés.

Le décès de François Rude, membre de l'académie de l'air et de l'espace depuis 1996, membre honoraire à partir de 2010, est durement ressenti. Heureusement, grâce à Icare, il nous laisse un bel héritage.

Pierre Sparaco

Publié le mardi 15 juillet 2014 sur le site aerobuzz. <http://www.aerobuzz.fr>
Photo Icare

HUBERT GUYONNET



Hubert est arrivé aux Essais en Vol de la S.N.C.A.S.O. à Villaroche dans les années 50, après avoir exercé le métier d'Officier Radio dans l'aviation commerciale dans le ciel d'Afrique, où il volait sur DC 3, le mythique **Dakota**, à la Compagnie Alpes Provence. Dès la fin de la guerre, il avait mis à exécution son projet de jeunesse de faire une carrière dans l'aéronautique en suivant dès 1945 les cours de l'École Centrale de TSF de l'époque, pour devenir radionavigant, son acuité visuelle ne lui permettant pas d'exercer celui de pilote. C'est donc comme radionavigateur qu'il accumula un nombre considérable d'heures de vol dans des conditions souvent difficiles à Alpes Provence.

Pressentant le moment où la présence à bord d'un radionavigant ne sera plus nécessaire, il choisit de venir travailler dans l'industrie aéronautique, comme technicien en électronique à la S.N.C.A.S.O. où il eut la chance d'être embauché au Service Essais en Vol à Villaroche. Jean **Girard**, Chef des Essais en Vol, l'envoya immédiatement faire le stage indispensable d'Expérimentateur Navigant d'Essais à l'École du Personnel Navigant d'Essais et Réception, l'E.P.N.E.R. stage de 1952, directeur André **Turcat**. Sa licence obtenue, il est affecté à la mise au point des systèmes électroniques du chasseur-bombardier « **Vautour** » **SO 4050**, jusqu'en 1959 où la S.N.C.A.S.O. fusionna avec la S.N.C.A.S.E. pour devenir **Sud Aviation** puis **Aérospatiale**, maintenant à Toulouse, et où la principale activité consistait à la mise au point de **Caravelle**.

Sur **Caravelle**, il participa largement à la mise au point délicate du premier système d'atterrissage automatique tout temps avec Max **Fischl** et André **Turcat**, le premier à être certifié. Puis ce fut **Concorde**. Le Chef André **Turcat**, Directeur des Essais du Programme, lui demanda d'être le représentant des Essais en Vol auprès du Bureau d'Études, pour tout ce qui concernait l'étude et la réalisation des systèmes de commandes de vol électriques, de navigation et de stabilisation pour cet avion hors du commun. Dès après le premier vol du 2 mars 1969, il participa en tant que membre d'équipage à de nombreux vols d'essais jusqu'à obtention du CDN de type le 10 octobre 1975. Il a ainsi fait des centaines d'heures de vol sur notre bel avion.

Après ce bel exposé de carrière, que seul pouvait prononcer Michel **Rétif** aux obsèques d'Hubert, et auquel il n'y a vraiment rien à ajouter, je voudrais ajouter quelques mots sur sa personnalité vraiment attachante et appuyée sur son épouse Suzanne (qui réussit seule à me faire danser un soir d'alcoolisation). C'est bien sûr, outre sa bonne humeur, sa qualité opérationnelle faite de rigueur, d'ardeur et de loyauté dont je puis donner un exemple. Après la réforme du système de primes de vol, qui occasionnait des rivalités peu dignes de notre profession d'essais et m'avait amené à réprimer un peu vivement des réclamations personnelles, la seule réclamation me fut faite par Hubert, pour un autre.

Nous savons qu'il occupait une partie de sa retraite à observer et étudier le **cosmos**, tout ce monde infini qui nous entoure !!

Michel Rétif et André Turcat

CARNET GRIS

MARTIAL DETIENNE



Je suis fort affligé par le décès de Martial Détienne, un nouveau camarade qui disparaît.

Bien sûr, nous savons que ce constant amenuisement de l'ensemble amical des anciens de Concorde est inéluctable, mais chacun détient une partie de notre histoire, et peut-être la part des mécaniciens navigants est-elle primordiale, derrière Michel Rétif.

À cette douloureuse occasion, j'adresse à toute cette corporation mes bien chaleureux sentiments.

André Turcat



JOSEPHINE

MUSEE DU LUXEMBOURG, LE 27 MARS 2014

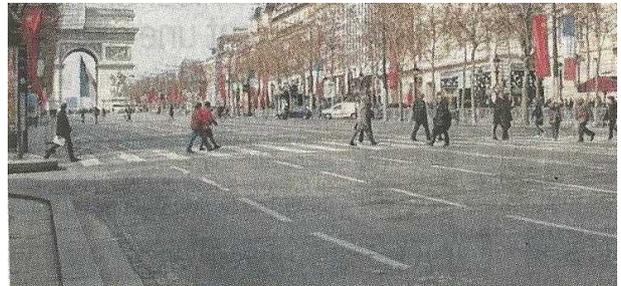


Par Jany Bellat

Comme pourrait-le dire notre cher président (d'APCOS !), aujourd'hui sortie « Fanfreluche » !!

*Un beau soleil sur **Paris** mais **cité interdite** aux véhicules ! En effet, Paris est bouclé par la visite du président chinois **Xi Jin Ping** ! Les avenues des Champs- lys es et de la Grande Armée sont fermées à la circulation, elles sont piétonnes une partie de la journée sous une étroite surveillance. Les stations de métro sont fermées, les bus sont déroutés ou annulés ! Bref une énorme pagaille. Une de nos adhérentes qui avait malheureusement pris sa voiture est revenue à son domicile après deux heures d'embouteillage !*

*De ce fait ,après plusieurs désistements ,nous ne sommes plus que 8 devant le musée : et seulement deux « Messieurs » ! Mais notre petite « corse » Anik, est avec nous ! Une guide nous attend. Les écouteurs bien ajustés sur les oreilles, nous la rejoignons. Nous nous dirigeons ensuite vers la première salle où nous faisons connaissance avec **Marie-Joseph Rose Tascher de la Pagerie**.*



Marie Joseph Rose est n e à La Martinique le 23 juin 1763,aux Trois Ilets. Elle appartient à une riche et aristocratique famille de planteurs. Sa famille l'appelle **Rose** et le plus souvent **Yeyette**, car ce prénom de **Joséphine** n'est pas vraiment le sien, il lui a été donné par **Bonaparte** quand, dans un salon parisien, il a eu le coup de foudre pour la ravissante créole. Elle est plutôt disponible pour la galanterie et le fougueux général ne veut pas murmurer aux oreilles de sa belle le même prénom que ses amants : **Joséphine** est la forme féminine de son second prénom.

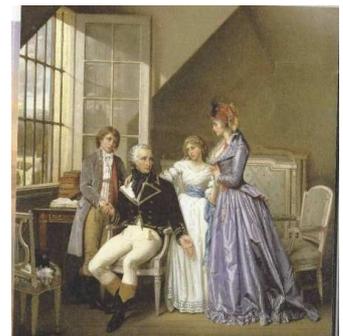


Rose entre en 1773 chez les Dames de la Providence   **Fort Royal** (Fort de France) où elle reçoit une éducation assez stricte. Elle y demeure jusqu'à la mort prématurée de sa cadette en 1777. C'est sa tante paternelle Mme de **Renaudin** qui joue un rôle décisif dans son destin hors du commun (Une bohémienne lui aurait prédit qu'elle serait Plus que Reine !)

Madame de **Renaudin** est la ma trese du gouverneur des Antilles, François de **Beauharnais**. Celui-ci a un fils Alexandre qu'elle aimerait marier à la fille cadette de son frère.   la mort de celle-ci, le choix se porte sur **Rose**, l'aînée de la famille.

La jeune créole quitte son  le natale et le mariage de **Rose** et **Alexandre** est célébré le 13 décembre 1779 à Noisy le Grand. Deux enfants naîtront de cette union : **Eugène** (1781) et **Hortense** (1783). Ses deux enfants **Beauharnais** auront des descendants illustres, de **Napoléon III**   l'actuel roi de Suède.

Mars 1794, La Terreur. **Alexandre de Beauharnais** est arrêté et **Joséphine** le rejoint dans la prison des Carmes le 21 avril suivant.



VIE DE L'ASSOCIATION

Son époux est exécuté le 23 juillet, mais elle échappe de justesse à la mort grâce à la chute de Robespierre et à l'entremise de **Tallien**. Elle est libérée le 6 août.

Dès lors, aux côtés de son amie **Theresa Tallien** ; **Joséphine** évolue avec aisance dans la société. C'est chez son amie qu'elle rencontre **Bonaparte** pour la première fois. Il est séduit par le charme de cette femme du monde qui, bien introduite dans les sphères du pouvoir, peut en outre conforter sa position. À l'inverse dans un contexte politique instable, ce jeune général ambitieux représente pour **Joséphine** une sécurité.



Portraits de Bonaparte et Joséphine. DR

Le 9 mars 1796, **Joséphine** et **Napoléon Bonaparte** se marient civilement. Tous deux ont triché dans l'acte d'état civil afin d'atténuer leur différence d'âge (6 ans). Un contrat de mariage sans aucune communauté de biens. Ce qui permettra à **Joséphine** d'acheter la Malmaison et d'en être seule propriétaire.

La guide nous indique un socle où se trouve un anneau d'or et d'émail. C'est l'anneau tout simple de mariage, en gage d'amour, aux initiales **JNB** donné par **Napoléon Bonaparte** à **Joséphine**.



Dès le lendemain, le brillant général prend le commandement de l'armée d'Italie. **Joséphine** est peu pressée de le retrouver. Elle est fort éprise d'un jeune lieutenant, **Hippolyte Charles**. Elle est seule et elle trompe l'absence !! **Bonaparte** rentre à Paris avant **Joséphine** qui, elle, s'attarde à Venise avec son amant !

À son arrivée, **Bonaparte** découvre avec ahurissement les travaux somptueux ordonnés par **Joséphine** pour l'hôtel de la rue Chantierne, alors rebaptisée « Rue de la Victoire. » Femme de goût, aimant le faste, elle a commandé à l'architecte **Corneille Vautier** et aux frères **Jacob** un aménagement à la dernière mode.

Déjà l'expédition d'Égypte se prépare. **Joséphine** escorte **Bonaparte** jusqu'à Toulon. Pendant son absence, elle dépense sans compter, accumule bijoux et œuvres d'art. Elle achète le Château de **Malmaison** le 21 avril 1799, sans argent !



Le coup d'État du 18 et 19 brumaire an VIII change le statut de **Joséphine** et ses conditions de vie. **Bonaparte** règle ses dettes. Son épouse est désormais entourée de dames du palais. **Emilie de Beauharnais**, sa première femme d'atours, douce et effacée est sans autorité face à la frénésie de dépenses de **Joséphine** pour sa toilette !



Le couronnement du 2 décembre 1804 marque le sommet de l'ascension de **Joséphine** ; Elle a 41 ans ! Malgré l'hostilité du clan **Bonaparte**, **Napoléon** a décidé qu'elle serait non seulement couronnée mais sacrée. Le couronnement de **Joséphine** par **Napoléon** a été immortalisé par le tableau de **David**.



Impératrice des Français en 1804, puis Reine d'Italie en 1805, **Joséphine** règne aux côtés de **Napoléon** un peu plus de cinq ans et demi, jusqu'à leur divorce en 1809.

VIE DE L'ASSOCIATION

Parcourant la France et l'Europe, habitant par intermittence le palais des Tuileries et celui de Saint-Cloud, ses résidences principales, elle mène une vie régie par une étiquette sévère voulue par l'Empereur. L'amour passionnel qu'elle lui a inspiré au début de leur rencontre s'est transformé en complicité. Mais sachant qu'elle ne peut lui donner d'enfant, elle vit dans



la crainte du divorce. Par un habile partage des rôles, elle apporte à la monarchie impériale une touche de sensibilité féminine qui suscite la sympathie populaire. Soucieuse de son image autant que **Napoléon, Joséphine** est l'objet de nombreux portraits peints ou sculptés, commandes officielles ou privées.

Les peintres représentent **Joséphine** tout au long de sa vie dans des portraits qui la montrent successivement épouse du Premier Consul, Impératrice en costume de sacre, ou dans le cadre romantique du parc de Malmaison. **Prud'hon** est sans doute celui qui a le mieux traduit le charme, la douceur et la sensualité que ses contemporains lui reconnaissent. Du portrait de **Prud'hon, Joséphine** aurait dit que « c'était l'ouvrage d'un ami bien plutôt que d'un peintre ».

Joséphine sait tirer la leçon des fautes qu'avait commises **Marie-Antoinette** dans sa manière de se comporter et qu'elle avait payées fort cher. Elle s'impose donc comme un contre-modèle et prouva ainsi qu'une souveraine pouvait préserver sa réputation tout en goûtant à quelques plaisirs discrets. L'impératrice réussit admirablement la synthèse entre la frivolité qui avait triomphé à Versailles sous l'impulsion de **Marie-Antoinette** et l'austérité qui régnait désormais aux Tuileries.



Joséphine devenue Impératrice est presque toujours en représentation et chacune de ses apparitions suscite l'admiration. Elle est la femme la mieux et la plus richement vêtue de l'Empire afin de plaire à **Napoléon**, en se faisant l'ambassadrice de l'élégance et de la distinction française. Elle répond au souhait de l'Empereur de faire de sa cour la plus fastueuse d'Europe et de promouvoir les industries textiles nationales et notamment lyonnaises. Ses toilettes sont remarquées et copiées. Tous ses contemporains soulignent sa supériorité dans ce domaine.

« Le goût le plus pur et l'élégance la mieux entendue présidaient à sa toilette et la faisait paraître plus jeune qu'elle n'était en effet ». **Joséphine** a une passion immodérée pour les bijoux. En tant qu'Impératrice, elle a la jouissance des joyaux de la Couronne, complétés par **Napoléon** à l'occasion du sacre. Mais elle se constitue un écrin personnel qui devient bientôt l'un des plus importants d'Europe. (À la mort de l'Impératrice, ses enfants **Eugène** et **Hortense** hériteront chacun pour moitié de l'ensemble, estimé à près de trois millions de l'époque)



Le serre bijoux de **François Honoré Georges Jacob** dit **Jacob-Desmeller** qui rappelle celui de **Marie-Antoinette** à Versailles est livrée en 1809 pour la chambre à coucher de **Joséphine** aux Tuileries. C'est l'un des meubles les plus coûteux payé par le Garde Meuble sous l'Empire (Conservé au musée du Louvre)



Elle aime les petits meubles de rangement en bois d'acajou, ceux à marqueterie de marbre, ou à décor de mosaïques. Les meubles et les objets d'art les plus somptueux ou les plus raffinés ornaient ses appartements parfois jusqu'à



VIE DE L'ASSOCIATION

l'encombrement. Tous les objets d'art quelqu'en fut le prix, devaient lui appartenir, et d'ailleurs elle n'avait pas le courage de renvoyer un marchand sans lui acheter quelque chose ! (Mlle **Avrillon**, mémoires 1833)



Pour ses acquisitions, elle se fait conseiller par plusieurs personnages, parmi lesquels **Vivant Denon**, futur directeur du musée du Louvre ou l'expert **Constantin** qu'elle nomme en 1807 « Garde des tableaux de Malmaison ». (Les chefs d'œuvre de sa collection antique sont aujourd'hui au Louvre, tandis qu'un bel ensemble de ses peintures anciennes et sculptures acheté à sa mort par le Tsar **Alexandre 1^{er}** est conservé au Musée National de l'Hermitage à Saint Petersburg.)

En novembre 1809 le divorce de l'Empereur et de l'Impératrice fut enfin posé officiellement sur la table. L'annonce ne surprit vraiment personne à commencer par **Joséphine** qui redoutait depuis plusieurs années le moment fatidique où **Napoléon**, surmontant ses scrupules, se déciderait à se séparer d'elle. **Joséphine** avait dépassé la quarantaine et elle savait fort bien qu'elle n'aurait plus d'enfant. Elle sentait bien qu'un mariage n'était complet et réel qu'avec des enfants.

Napoléon informe **Joséphine** de sa décision d'une façon froide et maladroite. Elle s'abstint de toute démonstration publique ; elle ne voulait pas que ses larmes ternissent la gloire de l'Empereur qui venait de vaincre l'Autriche. Il eut été indigne de l'Impératrice de se donner en spectacle devant un parterre de princes allemands qui s'était pressés à Paris pour célébrer la paix de Vienne.

Elle assista à toutes les fêtes et porta fièrement sa couronne jusqu'à la fin de la représentation. Peut-on imaginer acte de contrition plus humiliant pour une femme qui a perdu tout espoir d'avoir des enfants que de se voir contrainte de déclarer en public sa stérilité pour justifier sa répudiation ?

Le 15 décembre 1809, en présence de la famille impériale, où elle ne comptait pas que des amis, et des grands officiers de la Couronne, **Joséphine** donne lecture de sa lettre de consentement à la dissolution de son mariage. Elle avait définitivement perdu la partie et quelques sourires satisfaits percèrent sur les lèvres de ses belles sœurs !

En contrepartie du sacrifice immense qu'elle acceptait de faire pour combler les aspirations de la France, l'Empereur lui conserva le titre et rang d'impératrice couronnée. Son retrait, dicté par la politique, n'avait rien d'une disgrâce. De cette épreuve, elle sortit grandie parce qu'on trouvait qu'il y avait quelque chose de magnanime et de généreux dans son attitude. Il la dédommagea pour son abnégation en lui octroyant un statut unique et prestigieux qui la classait à part. Elle n'était plus comme avant « Sa Majesté l'Impératrice », l'épouse inconsistante de l'Empereur. Elle exista de nouveau par elle-même et non plus par procuration. En un certain sens, son titre officiel, « Sa Majesté l'Impératrice **Joséphine** » avait une valeur politique. Elle ne fut sans doute jamais autant Impératrice qu'après avoir été répudiée. C'est pourquoi les quatre dernières années de sa vie finirent en apothéose. Après le divorce une fois qu'elle fut devenue pleinement propriétaire de Malmaison, elle y amarra sa barque. Elle voulut « sans mesure et sans bornes y voir rassembler toutes les richesses que les arts peuvent produire ».

Joséphine se retire à Malmaison qu'elle ne quitte qu'en mars 1810 pour un séjour au château de Navarre près d'Évreux (détruit en 1834) qui lui a été offert lors de son divorce ; Cette absence coïncide avec le mariage de l'Empereur et de **Marie-Louise** d'Autriche. **Joséphine** qui a durement ressenti cette séparation contrainte va alors consacrer sa vie à son cher domaine de Malmaison. Loin d'être une fantaisie, c'est une véritable passion scientifique



VIE DE L'ASSOCIATION



qu'entretient **Joséphine** pour les sciences naturelles et la botanique. Environ 200 plantes dont la pivoine arbustive ou l'hibiscus fleurissent pour la première fois en France à Malmaison ! Des cygnes noirs d'Australie de même que des kangourous y sont également acclimatés. Entre 1803 et 1814 environ deux cents nouvelles espèces poussent ainsi dans les serres ; Également les précieuses plantes revenues des terres australes avec l'expédition **Baudin**.



Malmaison est devenu un jardin d'essai et d'acclimatation unique en Europe. Grâce à ses relations avec le Museum, elle développe donc une ménagerie devenue célèbre, mais c'est surtout à travers la botanique qu'elle mène une action digne de mémoire et sa collection de roses est la plus importante de son époque. Ayant fait construire une serre chaude, elle charge d'éminents scientifiques de décrire les plantes nouvelles qui fleurissent sur son domaine et le célèbre peintre **Redoute** est appelé à illustrer les ouvrages publiés sous ses auspices éclairés. La musique occupe aussi son temps. En marge des concerts officiels, elle organise des concerts privés et attire autour d'elle les meilleurs interprètes.



Joséphine consacre sa vie à son domaine de Malmaison, mais également à ses petits-enfants, les fils d'Hortense et les enfants d'Eugène. En 1814, lors de la défaite française et de l'invasion des troupes ennemies, **Joséphine** suivie par **Hortense** se réfugie à Navarre. Elle y reste peu et revient à Malmaison où elle a la surprise de recevoir le tsar **Alexandre**. Elle prend froid lors d'une promenade avec le tsar, chez sa fille au château de Saint Leu. La maladie s'aggrave et **Joséphine** succombe le 29 mai à une angine gangréneuse. Elle a 51 ans !



Ses funérailles se déroulent le 2 juin en présence d'une foule considérable dans l'église Saint-Pierre – Saint-Paul de Rueil où son tombeau est érigé par ses enfants.

*La visite est terminée. Notre guide nous quitte sans nous donner d'explication sur la question de l'esclavage, honteusement rétabli par **Bonaparte** en 1802 après avoir été aboli en 1793 ! Longtemps la prétendue « influence » de la Créole a été mise en cause à ce sujet et sa statue à Fort-de-France a été maintes fois vandalisée. Je reprends les termes du journal Le Monde : « On aurait aimé voir les pièces du dossier. Cette célébration semble du coup presque trop belle. Elle a tous les défauts des roses sans épines. » Oui, c'est une belle exposition très réussie centrée sur l'histoire du goût, de la mode et des arts.*

Nous quittons le musée, et nous nous acheminons tranquillement en bavardant vers la Bastide de l'Odéon, un restaurant que nous commençons à bien connaître, mais où nous avons toujours le plaisir d'être bien accueillis et sûrs d'apprécier les plats qui nous seront servis. Nous ne sommes pas déçus ! Le repas est animé et joyeux !

*En sortant nous apprenons que le président chinois est toujours en visite à Paris. Certaines rues et boulevards sont toujours fermés. Aucun bus ni métro !! Il faut revenir à pied longtemps avant de trouver enfin un transport en commun !! Bonne chance à tous et bon retour ! À bientôt. Bon retour sur la Corse **Anik** et merci pour cette sortie un peu perturbée.*



Jany Bellat

JEUX OLYMPIQUES



Par Philippe Borentin

Membre associé

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

Pour tester vos connaissances sur la saga Concorde, Philippe vous propose un quizz s'étalant de 1969 à 1983 et comportant une question par année. Toutes les réponses se trouvent sur le site « les vols de Concorde » ; qu'on se le dise !

1969 - Quel était le nom initialement prévu pour le prototype français F-WTSS ?

1. WMWM
2. WPPP
3. WSST

1970 – Quel ministre français a fait un vol en Concorde au cours de cette année ?

1. Michel Debré
2. Valéry Giscard d'Estaing
3. Jacques Chaban-Delmas

1971 – Quel aéroport étranger a été le premier à voir un Concorde français se poser ?

1. Sal
2. Fairford
3. Dakar

1972 – Sur quel aéroport a eu lieu la première rencontre entre les 2 prototypes ?

1. Fairford
2. Toulouse
3. Brétigny sur Orge

1973 – Quel aéroport de la région parisienne est-il le 3^{ème} à avoir vu un Concorde se poser ?

1. Orly
2. Le Bourget
3. Roissy

1974 – Au décollage de quel aéroport Concorde évite-t-il un avion de tourisme ?

1. Lima
2. Acapulco
3. Bogota

1975 – Le 4 octobre 1975, le F-WTSA atterrissait à Montréal pour l'inauguration de l'aéroport de Mirabel. Quelle personnalité, présente dans la tour de contrôle, a donné les dernières consignes à André Turcat en charge de l'atterrissage ?

1. Jacques Chirac
2. Robert Charlebois
3. Pierre Elliot Trudeau

1976 – Où s'est posé le 1^{er} vol commercial d'Air France ?

1. Dakar
2. Berlin
3. Tanger

HUMOUR

1977 – Qui occupait les fonctions de mécanicien lors du 1^{er} atterrissage d'un Concorde à New York ?

1. André Blanc
2. Michel Rétif
3. René Duguet

1978 – Pour quelle visite présidentielle Valéry Giscard d'Estaing n'a pas effectué le voyage en Concorde ?

1. Washington
2. Conakry
3. Brasilia

1979 – Quelle compagnie américaine desservait Dallas ?

1. Brannif
2. Branif
3. Braniff

1980 – Quel Nuits Saint-Georges était-il à la carte sur le parcours Rio – Dakar – Paris ?

1. Clos de la Maréchale
2. Clos des Avaux
3. Clos des Epenots

1981 – Après 5 années d'exploitation commerciale, AF constate que 71% des passagers font un voyage professionnel et 29% un voyage à titre privé. Mais combien de passagers « Concorde » pendant cette période de 5 ans ?

1. 334 500
2. 544 200
3. 612 800

1982 – Fédéral Express avait projeté un service quotidien de transport de colis entre Londres, Paris et New York. Après 2 ans d'étude, ce projet est abandonné, pourquoi ?

1. Fedex aurait dû augmenter ses prix par 3 pour un envoi à bord de Concorde
2. Fedex n'avait pas la certitude que les Concorde seraient encore en service pendant au moins 3 ou 4 ans
3. AF et BA souhaitaient une indemnité trop importante en cas d'annulation d'un vol par Fedex

1983 – Le 9 septembre, Pierre Plisson organise, au profit d'Aviation Sans Frontières, un vol Paris – Vichy. Quel était le prix du billet ?

1. 700 Francs (environ 106 €)
2. 1800 Francs (environ 274 €)
3. 3500 Francs (environ 534 €)

Solution des pièges en dernière page ...

ESCAPADE EN VENDEE

Avec l'APCOS, du 10 au 13 septembre 2014



Par Ginette et Jean Rousseau
Membres actifs

En **préambule**, nous nous devons de souligner les points importants qui ont, sans aucun doute, contribué à la réussite de cette escapade en « **pays Vendéen** » :

- l'excellente préparation de notre amie *Anik Boglino*,
- les conditions atmosphériques, exceptionnellement bonnes,
- et, bien sûr, la verve de l'un d'entre nous.



Quatorze **Apcosien(ne)s** avaient choisi de rejoindre **La Roche sur Yon**, à l'hôtel *Mercure*, notre point de ralliement, le mardi soir ... Seuls, deux participants nous rejoindront le 10 septembre à 11 heures, comme convenu... Au cours de ces trois journées, nous visiterons successivement le marais poitevin et le Puy du fou, puis, enfin nous voyagerons, en train, de *Mortagne sur Sèvre* aux *Herbiers*, avec retour, chaque jour, à *La Roche sur Yon*...

La Roche sur Yon :



Préfecture du département de la Vendée, cette ville doit sa notoriété à **Napoléon Bonaparte**. Alors Premier Consul, celui-ci décida, en 1805, de créer, au détriment de Fontenay le Comte, une ville accessible, ainsi qu'on l'exigeait à l'époque, en une seule journée, de tous les confins du département.

Ville au tracé géométrique, située sur une colline, entourée d'une esplanade arborée, la Roche sur Yon, malgré sa propreté, ne révèle aucun cachet particulier. Forte de plus de 50 000 habitants, possédant, outre les attributs administratifs d'une préfecture, une antenne universitaire, la ville est traversée par le « *Yon* », petite rivière qui justifie l'attribut de « *Yonnais* » donné aux autochtones. Qualificatif surprenant pour les habitants du département de l'Yonne car on nous appelle « *Icaunais* »...et ceci depuis que les Gaulois ont nommé notre rivière « *Icaunia* »...

Bref, La Roche sur Yon possède sa place Napoléon, et, depuis peu, sur celle-ci, une « ménagerie aquatique métallique mécanisée » dont l'origine nantaise ne semble pas satisfaire tous les Yonnais... La poste, de style « arts déco », la préfecture et le théâtre sont les seuls bâtiments relativement anciens et ne présentent qu'un intérêt limité...

De l'hôtel *Mercure*, construit dans les murs d'une ancienne clinique, dont les prestations et l'insonorisation sont de qualité, nous rayonnerons donc vers les différentes destinations de notre programme...



Premier jour : le marais poitevin et ses environs :

Après avoir quitté La Roche sur Yon et sa ZI de « la folie » puis traversé une vaste plaine à la vocation agricole évidente (cultures, élevage) nous rejoignons « *St Michel de Gloucq* » et sa ferme auberge pour notre premier déjeuner...copieux, et très local, aux dires du maître des lieux, à la fois producteur, commentateur et serveur. Dehors, il fait très chaud et le fromage de chèvre, le mouton et son

VIE DE L'ASSOCIATION

accompagnement de « mojettes », le vin à volonté auraient dû rendre les visites difficiles... mais le groupe résista bien et rejoignit en bus l'abbaye de Nieul sur l'Autise.

En bordure du marais, de style roman très « fouillé », bien équilibré, l'édifice est joli et l'abbaye doit beaucoup à Prosper Mérimée qui « l'avait trouvée en 1840, digne d'un grand intérêt » tout en jugeant « sa situation matérielle déplorable ». Dans sa période la plus florissante, aux XII^{ème} et XIII^{ème} siècles, l'abbaye comptait une vingtaine de moines qui ont beaucoup contribué à la mise en valeur du marais. À noter l'emplacement du tombeau de la mère d'Aliénor d'Aquitaine, encore visible... Au terme de cette visite, route vers le « marais mouillé », le marais poitevin comprenant deux parties : le marais *mouillé* et le marais *desséché* ... À noter que ces marais ne se sont formés que vers l'an mille, comblant ainsi une immense baie...



Le marais mouillé que nous visiterons en « plate » à partir de l'embarcadère de **Damvix**, est boisé, les *peupliers*, les *saules*, les *frênes* et les *aulnes*, essences dominantes permettant de maintenir les rives des canaux dont la profondeur est de l'ordre de 3 mètres. Peu d'oiseaux, quelques bovins, des terriers de « ragondins », et bien sûr une vase active, génératrice de méthane que nos guides ont pu enflammer... La fraîcheur du marais, la lenteur de la « plate », le caractère bucolique de l'endroit, l'avarice des commentaires ont permis à chacun

d'apprécier mais aussi de somnoler et d'oublier les excès du repas...

Retour à la Roche sur Yon vers 19 heures et repas à l'hôtel dans une bonne ambiance...

Deuxième jour : le Puy-du-Fou...



Dès neuf heures, cap sur le Puy-du-Fou, et après 60 km et de nombreux « ronds-points » plus loin, arrivée à 10 heures...

Situé au nord de La Roche-sur-Yon, le **Puy-du-Fou**, devenu un grand parc d'activités n'a, malgré son nom, rien de commun avec une quelconque excavation d'où serait sorti un homme à la santé mentale un peu dégradée ...

Le Puy-du-Fou est situé sur une colline du bocage vendéen à 234 mètres d'altitude, est surtout couverte de hêtres (faou en patois local), face au « monts des alouettes » ...

Les visites sont libres, le programme peut varier d'un jour à l'autre... le public généralement important... !

Les thèmes sont généralement historiques ou animaliers... et peuvent être suivis depuis des amphithéâtres en gradins.

Pour ce premier jour l'entrée est facile ... le groupe reste relativement compact et se dirige, après avoir dépassé la « gare » du Puy-du-Fou, vers :

Le secret de la lance :



Marguerite va devoir découvrir le secret d'une lance aux pouvoirs fantastiques pour protéger les remparts enchantés du château pendant la bataille..

Beaucoup de figurants, de couleurs, de cavalcades de haut niveau, de machineries sophistiquées d'imagination ... et bien sûr, la « lance ».



VIE DE L'ASSOCIATION

Après un bon déjeuner pris au « Bistrot »,

Les mousquetaires de Richelieu :

Grand spectacle équestre de « cape et d'épée » dans un bâtiment couvert se terminant curieusement par un « fandango » sur sol inondé...(photos interdites)

Le signe du triomphe :



Après un défilé « romain » superbe, (les « quadriges », les chars, les charrettes assurant le « transport » des prisonniers gaulois, mais également le troupeau des « oies » du capitole...), la scène ensoleillée nous a offert un spectacle de toute beauté ... avec, en prime, le succès des « Gaulois »



face aux nombreux défis imposés par l'empereur romain ... Il va de soi que nous avons le « pouce levé » pour saluer la fin du spectacle...

Le bal des oiseaux :



Nous ne pouvons que saluer le « travail » des oiseaux, de proie pour la plupart, mais également la patience indispensable au « dressage de bestioles », dont la coopération avec les humains n'est pas innée... Spectacle grandiose et précis, avec, après chaque prestation des oiseaux, la



« récompense alimentaire »... peut-être le secret se situe-t-il là ? Le ballet final de tous les oiseaux réunis mérite à lui seul le déplacement... ai-je besoin d'ajouter que nous avons beaucoup apprécié... À droite, le ballon captif d'où seront libérés les vautours...



Les chevaliers de la table ronde

Il ne manquait que la forêt de « Brocéliande », mais ici, Merlin teste le courage d'Arthur en le soumettant aux épreuves de la chevalerie ... courage récompensé, face à son « concurrent » Lancelot... en prenant possession « d'Excalibur », l'épée qui fera de lui un Roi...

Retour à la Roche-sur-Yon vers 20 heures et dîner...

Troisième jour : le Puy du Fou :

Comme à l'habitude, départ à 9 heures, arrivée à 10 heures au Puy du Fou, mais ce vendredi est un autre jour, et l'affluence étant exceptionnelle, les bus sont invités à se garer sur un parking plus éloigné que la veille.. D'emblée nous retenons :

Les Vikings :



Spectacle grandiose, dans un cadre exceptionnel, bien servi par le soleil matinal. Razzia, sac, pillage, dites-le comme vous voulez... les vikings, débarquant d'un premier « drakkar » arrivé sur un plan incliné, émergeant d'un second sorti littéralement de l'eau, alors que les scènes les plus « sanglantes » se déroulent sur terre... cela demande une mise en scène précise et un nombre impressionnant d'effets spéciaux... pour nous, c'est le meilleur !!!

VIE DE L'ASSOCIATION

Puis, après être passés par la « retraite des Chouans », rappelant les conditions difficiles de vie à cette époque, ceux-ci étant contraints de vivre sous terre ... repas froid tout à fait satisfaisant à « l'Orangerie ».

L'après-midi :



La « renaissance du château »
Les « chemins de la mémoire »,
Les musiciens traditionnels,
Le village XVIIIème siècle,
Les « grandes eaux » et musique du XVIIIème siècle, et enfin,
Le « monde imaginaire de La Fontaine » ...



Repas à 18 heures 30 à la « Halle Renaissance », avec spectacle « franco-anglais » de bonne facture... Puis installation sur le gradin réservé pour la « **Cinéscénie** », spectacle nocturne qui, de fait, débutera à 22 heures 10. À cette heure tardive la fraîcheur s'installe et il est souhaitable de se vêtir plus qu'il a été recommandé...

L'étendue du site, le nombre de figurants (au moins 1300), le public (environ 17500 personnes), sont à eux seuls impressionnants...

Le programme :

Dédiée aux guerres de Vendée opposant les armées de la République aux « Chouans », la première partie est superbe, avec ses scènes faisant participer de nombreux chevaux au grand galop ainsi que les représentants de la population locale de l'époque... le lac, le château en arrière plan, constituant un décor naturel sans égal. Le fond mériterait discussion, tant il apparaît « partisan », mais puisque la forme l'emporte... ! La fin de cette première partie aurait pu constituer celle du spectacle... mais deux parties supplémentaires sont apparues consacrées, l'une au « vécu » de la guerre 1914-1918 en Vendée et au front (beaucoup de Vendéens du 137^{ème} RI tués à la tranchée des baïonnettes), l'autre au conflit 1939-1945... avec, un clin d'œil particulier relatif à l'accueil des enfants Ardennais imposé aux populations locales, par le gouvernement de l'époque...

Bref, plusieurs feux d'artifices successifs, l'embrasement du château, les grandes eaux, le défilé final ont, pour ce qui nous concerne, eu raison de la longueur de ce spectacle haut en couleur !

Retour à La Roche-sur-Yon vers 1 heure 30...

Quatrième jour : déjeuner en petit train :

Le beau temps semble bien installé et nous reprenons la direction du nord-est à 10 heures 30. Rendez-vous à la gare de Mortagne sur Sèvre, Sèvre Nantaise, bien sûr !

S'agissant d'un petit train touristique, un « Tacot » dirait-on chez nous, le personnel est bénévole, le matériel, bien qu'en état, ne permet pas que l'on dépasse les 30 km à l'heure...

VIE DE L'ASSOCIATION



Une unité de traction, pour nous ce sera un locotracteur diesel, et deux wagons, le premier hébergeant un groupe électrogène et le second, dédié aux touristes que nous sommes. Ambiance « Agatha Christie », serveur et serveuse étant vêtus à la mode 1925...



L'intérieur de ce wagon racheté aux Italiens a été très bien restauré mais on aimerait disposer d'un peu plus d'espace..

L'accueil, l'installation à bord, le signal du départ se font selon l'usage réservé aux voyageurs de 1^{ère} classe... Et, au coup de sifflet, démarrage en direction des Herbiers, gros bourg proche du Puy du Fou...

La ligne à voie unique doit franchir trois viaducs reconstruits après avoir souffert de la guerre. Arrêt sur le premier, ce qui permet de profiter du paysage mais aussi de faciliter le service...car, sans être un TGV (Train à Grandes Vibrations) il convient d'être prudent pour le service des liquides... aux voyageurs à l'étroit que nous étions...

Bonne restauration, atmosphère sympathique et nous arrivons aux Herbiers, terminus de notre train . Les Herbiers, petit bourg devenu grand du fait de sa proximité avec Le Puy du Fou et ses nombreux emplois, semble rayonner avec toutes ses constructions nouvelles. Après une manœuvre de la motrice, retour, sans commentaire, à Mortagne sur Sèvre...

Bonne organisation puisque à la gare de Mortagne-sur-Sèvre, les tables sont débarrassées et nous avons même eu le temps de remettre un petit cadeau à **Anik Boglino** pour la qualité de son organisation et également pour lui faire oublier les tracas que ne manque pas de générer une telle préparation...**et nous lui redisons un grand merci.**

**Il est 15 heures 30, l'heure de la photo souvenir et celle de la séparation après notre retour à La Roche sur Yon.
Merci à tous et à bientôt.**

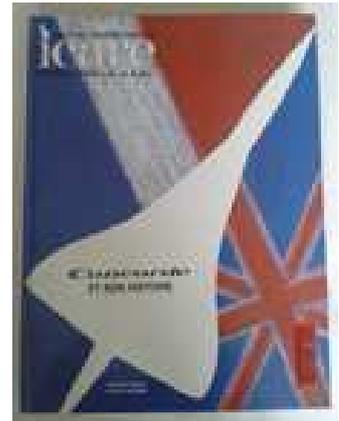
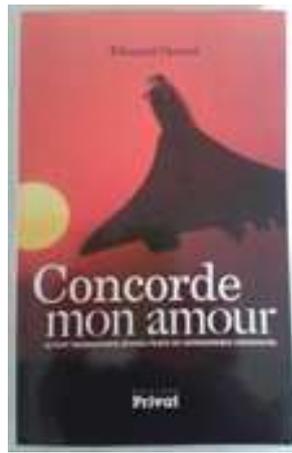
Ginette et Jean Rousseau



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€
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)	
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 1:600.....	15€
MAQUETTE METALLIQUE CONCORDE 1:400.....	20€
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€
PORTE CLES Flamme.....	5€
TAPIS DE SOURIS (cockpit A380).....	10€
T-SHIRT blanc 100% coton maille jersey S-M-L-XL-XXL	10€

PHOTOS PRODUITS DERIVES



Cravates



POLO



BLOCS EN VERRE



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



PARAPLUIE

VIE DE L'ASSOCIATION

CALENDRIER 2014 / 2015

Édition septembre 2014

Les réunions de Bureau de l'APCOS, se tiennent à Paray Vieille Poste, Bâtiment 75, 4^{ème} étage, Bureau 4002.

2014

05 novembre **Bureau** 10h00
19 novembre **Bureau** 10h00
27 novembre [Expo Paul Durand Ruel Musée du Luxembourg](#)
03 décembre **Bureau** 10h00
17 décembre **Bureau** 10h00

2015

07 janvier **Bureau** 10h00
21 janvier **Bureau** 10h00
04 février **Bureau** 10h00
18 février **Bureau** 10h00
04 mars **Bureau** 10h00
18 mars **Bureau** 10h00
31 mars Assemblée Générale 09h30
08 avril **Bureau** 10h00
22 avril **Bureau** 10h00
06 mai **Bureau** 10h00
20 mai **Bureau** 10h00
03 juin **Bureau** 10h00
17 juin **Bureau** 10h00
01 juillet **Bureau** 10h00
[25 juillet 15^{ème} anniversaire accident de Gonesse](#)



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
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.

Jeux olympiques , les réponses : 1969 : 2 / 1970 : 1 / 1971 : 3 / 1972 : 1 / 1973 : 1 / 1974 : 3 / 1975 : 3 / 1976 : 2 / 1977 : 2 / 1978 : 1 / 1979 : 3 / 1980 : 1 / 1981 : 1 / 1982 : 2 / 1983 : 1



©P.Chenu

N°208 et N°213 réunis le temps d'un weekend-end au Bourget en 1996 pour des boucles supersoniques. Pascal Chenu