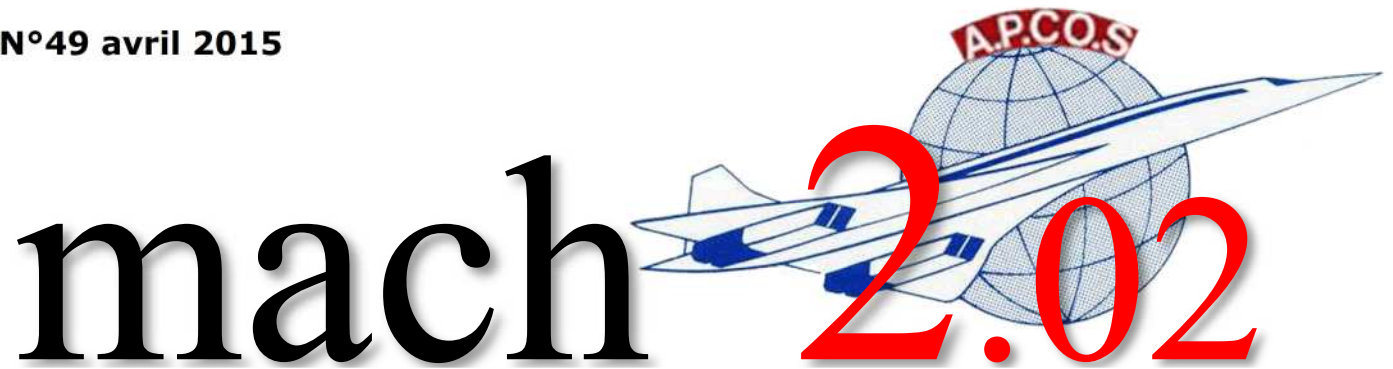


N°49 avril 2015

mach



2.02

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



Quel futur pour le Sierra Alpha ?

Photo Laurent Desmaret



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, 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, Raymond Machavoine, Hubert Michaut, Annick Moyal, Alain Piccinini, Yannick Pluchon, Claude Poulain, Michel Rétif, André Rouayroux, Patrick Sevestre, Michel Rio, Aline Weyl.

Bureau

- **Président :** Pierre Grange.
- **Présidents d'honneur :** André Turcat, Philippe Girard.
- **Vice-Présidents :** 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, Jany Bellat, Michel Rétif, Aline Weyl.
- **Commission informatique :** Hubert Michaut, Claude Poulain, Michel Rio.
- **Commission du Patrimoine :** Gérard Duval, 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, 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°49, avril 2015.

- 1 SOMMAIRE**
- 2 EDITORIAL DU PRESIDENT**
- 3 LE SIERRA DELTA, UN CONCORDE UNIQUE**
Par Pierre Grange
- 7 PARIS TEHERAN A MACH 2.12**
Par Pierre Dudal
- 8 MUR DU SON**
Par Michel Rétif
- 11 RAMASSAGE EQUIPAGE A MONTEVIDEO**
Par Pierre Grange
- 12 AVRIL 1967, EYRHAC AIR BASE**
Par Denis Turina
- 15 TOULOUSE POSSEDE ENFIN SON MUSEE AERONAUTIQUE**
Par Pascal Chenu
- 16 PARTICIPATION AU D-DAY PAR DES MORGAN**
Par Douglas Hallawell
- 18 LE TANK QUI VOYAGEAIT A MACH 2**
Par Douglas Hallawell
- 20 CESSNA 172 CONTRE CONCORDE**
Par Claude Moyal et George Lucey
- 22 « MEFIE-TOI DE L'ADS ROUGE QUI S'ALLUME EN FINALE »**
Par Alain Bataillou
- 24 LES PERILS DU METIER DE PILOTE DE LIGNE**
Par Edgard Chillaud
- 25 SUPERSONIQUES CIVILS**
Par Antony Angrand
- 26 CARNET GRIS**
- 32 EXPOSITION PAUL DURAND-RUEL**
Par Jany Bellat
- 36 VISITE DU MUSEE PICASSO**
Par Ginette et Jean Rousseau
- 40 SOIREE AU SENAT 25ème ANNIVERSAIRE DE L'APCOS**
Par Jany Bellat
- 42 PRODUITS DERIVES APCOS**
- 44 CALENDRIER 2014**
- 45 CONTACTS**

EDITORIAL



Il n'est pas courant que l'APCOS s'intéresse aux différents Concorde exposés aux quatre coins du monde. Il y a suffisamment de personnes, d'associations ou d'organismes qui s'en préoccupent, allant parfois jusqu'à leur vouer un véritable culte. Il ne s'agit pas là d'un désintéret pour ces merveilleuses machines volantes, témoignages directs de ce que fut l'aéronautique franco-britannique dans la dernière partie du XXème siècle. L'APCOS préfère se soucier de l'aventure humaine qu'a représentée le programme Concorde, ferment indissociable de la réussite du projet. Elle a opté pour consigner l'histoire de toutes celles et ceux qui l'ont bâti et fait vivre, que ce soit lors de la conception, de la fabrication, des essais en vol ou durant les 26 années d'exploitation en ligne. Grâce à l'archivage de témoignages vidéo effectués entre 2007 et 2012, nous pouvons affirmer que la passion de « ceux de Concorde » est à l'origine de la réussite technique de Concorde.

Si aujourd'hui, Mach2.02 fait sa « Une » d'une image automnale du Sierra Alpha c'est qu'après bientôt 40 ans exposé aux intempéries, il est dans un état alarmant. Si l'on veut lui éviter une ruine définitive, l'APCOS et ses membres se doivent d'attirer l'attention de l'opinion publique sur cet avion, trop oublié. Un article en page 3 explique en quoi ce Concorde unique a joué un rôle capital dans la réussite et la renommée du supersonique.

Seuls des professionnels de la restauration de grands avions pourront expertiser et lancer un programme sérieux de rénovation. Il faudra donc qu'une structure sérieuse sache trouver les sponsors pour financer un tel chantier ... vaste programme !

D'ici là, n'hésitons pas à en parler autour de nous et faire, c'est à la mode, du « lobbying » au bénéfice de ce chef d'œuvre en péril.



Pierre Grange

Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue :

Gilbert Barbaroux, Alain Bataillou, Jany Bellat, Philippe Borentin et le site « lesvolsdeconcorde.com », Bernard Charles, Pascal Chenu, Edgard Chillaud, Jimmy Civault, Laurent Desmaret, Pierre Dudal, Pierre Grange, George Lucey, Hubert Michaut, Annick et Claude Moyal, André Palau, Martine Pélisson-Sauvegrain, Michel Rétif, Revue Icare, Ginette et Jean Rousseau, André Rouayroux, Jean-Claude Sauvegrain, Patrick Sevestre, Denis Turina, Aline Weyl.

Remerciements aux membres du comité de relecture.

LE SIERRA ALPHA, UN CONCORDE UNIQUE

Par Pierre Grange

Les navigants d'essais l'appelaient 02, c'est son rang dans la nomenclature Concorde ; les bénévoles qui s'en occupent depuis 1976 le nomment Sierra Alpha c'est l'indicatif radio abrégé qui correspond à l'immatriculation F-WTSA. Cet article est une reprise de textes parus en 2008 et qui visent à présenter cet exemplaire unique de Concorde. Véritable monument historique, il est aujourd'hui dans un état préoccupant. Mach2.02 tente donc d'attirer l'attention sur ce chef d'œuvre en péril.

Quittez Paris cap au sud vers Orly. Passez sous l'aérogare sud et après le long tunnel, à l'instant où vous ressortirez à la lumière, vous le verrez à votre gauche; stoïque dans sa livrée double Air France et British Airways, c'est le Concorde présérie 02, F-WTSA, le Sierra Alpha. Acteur clé du programme Concorde, c'est le grand oublié de l'histoire du supersonique surtout si l'on compare son sort à celui des autres "membres de la famille", devenus des stars dans de prestigieuses musées.

Dans la famille Concorde, il y a les prototypes, les préséries et les avions de ligne. Pour les raisons que l'on sait, chaque type a été construit à l'identique de part et d'autre de la Manche. Seuls font exception à la règle les avions de présérie. Le présérie numéro 02, assemblé à Toulouse, est différent du présérie 01 construit à Filton.

Mais revenons un peu sur la genèse de cette histoire. Tout le monde, ou presque, sait qu'un accord intergouvernemental portant sur la construction d'un avion commercial supersonique a été signé le 29 novembre 1962. On sait moins que cet accord prévoyait la construction d'une version moyen-courrier **et** d'une version long courrier mais qu'à l'instant de la signature en 1962, on ne sait pas quel Concorde sera construit et quelle mission lui incombera. C'est à l'examen des décisions du comité intergouvernemental en charge du programme que l'on peut juger de l'évolution du projet Concorde et assister ainsi à la naissance du WTSA.



C'est le 28 novembre 63, qu'il est décidé de se centrer sur la version long-courrier, transatlantique pour être plus précis. Jamais la version moyen-courrier ne sera officiellement abandonnée, on en parlera de moins en moins, c'est tout. Cette option long courrier induira une augmentation continue des masses de l'avion car résoudre l'équation Mach 2, Paris New York, 100 passagers minimum amène à une itération permanente poussée des moteurs/carburant embarqué : si on augmente la poussée, on augmente la consommation carburant, donc le carburant embarqué pour couvrir la distance ; si on augmente le carburant embarqué, on relève la masse décollage, il faut donc augmenter la surface de voilure et la poussée pour pouvoir décoller l'avion et ainsi de suite.



TEMOIGNAGE

C'est à l'occasion du symposium Concorde, qui se tient fin mai 1965, que Pierre Satre, Directeur Technique de Sud Aviation, et Archibald Russel, son homologue de British Aircraft Corporation, présentent la définition du Sierra Alpha. Sa construction sera retardée d'une année environ afin qu'il bénéficie des derniers développements techniques qui lui permettront de réaliser les premiers vols transatlantiques.

En définitive, le Sierra Alpha aura la silhouette des futurs avions de série. Le fuselage est allongé de près de 6 mètres. La visière de nez devient transparente. L'augmentation de la capacité d'emport du réservoir de carburant situé à l'extrême arrière du fuselage impose d'allonger la queue. Le Sierra Alpha dispose de la dernière version des moteurs Olympus ainsi que des nouvelles tuyères secondaires de type paupières. La porte centrale arrière de type Caravelle est remplacée par les deux portes latérales qui seront utilisées pour l'armement du galley arrière. Même s'il ne dispose pas des capacités définitives de l'avion de série, le Sierra Alpha pourra réaliser les premiers grands vols intercontinentaux supersoniques avec passagers et prouver ainsi que le vol commercial supersonique est une réalité.



Ce que n'avaient certainement pas prévu les décideurs de 1965, c'est que la naissance du Sierra Alpha survienne, début 73, dans une des périodes les plus troublées qu'ait connu le programme Concorde. Le Sierra Alpha effectue son premier vol le 10 janvier 1973, trois semaines avant ce qui allait être un véritable choc pour tous les responsables du programme : le 31 janvier, une heure avant l'expiration du délai prévu dans les contrats, Panam et TWA annulent les 14 options qu'elles avaient prises en 63 et 64. On sait que cette décision sera suivie par l'ensemble des compagnies aériennes qui s'étaient montrées jusque-là intéressées par Concorde.

Ce début d'année 73 est donc difficile et les coups durs se succèdent :

- En mai, la FAA américaine interdit le survol supersonique des terres. Il est vrai qu'après l'abandon de leur programme supersonique, 2 années auparavant, cette mesure ne lèse pas les Etats-Unis. Cette interdiction n'a jamais été remise en question et ceux qui ont pu entendre le bang de Concorde peuvent même penser qu'elle est justifiée.
- Le 3 juin le TU 144 s'écrase au Bourget. Concorde se retrouve sans concurrence, ce qui ne lui est pas favorable. En effet, un des arguments forts en faveur du programme supersonique franco anglais est d'éviter à l'Europe d'être distancée, dans ce domaine, par les industries américaines ou soviétiques.

Le Sierra Alpha est un avion d'essais mais les responsables du programme décident de lui confier la réalisation des premiers vols « habités » par de « vrais » passagers. Il fut le premier « commercial » Concorde, répondant sans faiblir à toutes les demandes.



A l'occasion du Salon du Bourget de 1973, il effectue 9 vols de démonstration sur l'Atlantique. Ces boucles supersoniques emmènent 32 passagers invités qui vont être les premiers à voler à Mach 2 dans l'environnement d'un avion de ligne. Le 16 août il effectue sa première liaison long courrier en se rendant à Libreville afin d'y participer aux fêtes du 13ème anniversaire de l'indépendance gabonaise.

En septembre il arbore une nouvelle livrée qui le rapproche des avions de ligne : anciennes couleurs Air France côté gauche du fuselage, et nouvelle livrée British Airways sur le côté droit. Il se lance dans une tournée de l'Atlantique. Après Caracas, il inaugure l'aéroport de Dallas Fort Worth où, touchant pour la première fois la terre américaine, il reçoit un accueil chaleureux. Puis il réalise le premier vol transatlantique en reliant Washington Dulles à Paris

TEMOIGNAGE

Orly en 3 heures 47 bloc-bloc, dont 3 heures 33 de vol, 2 heures 43 en supersonique et 2 heures 16 à Mach 2. Sur cette étape, 32 passagers VIP sont à bord. Avec la masse de l'installation d'essais, on atteint les 10 tonnes transportées. On peut donc considérer que ce vol du 26 septembre 1973 démontre que l'équation Paris New York à Mach 2 avec 100 passagers est en passe d'être résolue.

L'année 74 débute mal : le 4 mars Harold Wilson devient premier ministre et l'on sait que les travaillistes ne sont pas particulièrement pro Concorde. Tout le monde garde en souvenir la fameuse empoignade franco anglaise de l'année 64, au cours de laquelle le programme Concorde a frôlé l'abandon. Le 2 avril, Georges Pompidou décède et personne n'est certain que la nouvelle majorité présidentielle continuera à soutenir Concorde. Devant tant d'incertitudes sur la suite du programme, quelques membres de la SNIAS créent un « Comité de soutien Concorde », très actif dans les mois qui suivent. Ce comité lance l'idée d'effectuer des vols représentatifs de la future utilisation commerciale de l'avion pour prouver que, même si le travail de mise au point n'est pas encore terminé, l'avion est arrivé à un niveau de maturité technique qui doit donner toute confiance dans la réussite finale du projet. Cette idée est acceptée et c'est le Sierra Alpha, le Concorde le plus abouti à cette date, qui va relever le défi et de belle manière.

Du 27 mai au 18 juin 74, il effectue :

- 5 allers retours Roissy – Dakar – Rio. Le dernier aller-retour Rio est effectué dans la même journée, le 5 juin.
- 2 Roissy Boston et 1 Boston – Miami. A l'occasion de l'inauguration du nouveau terminal, Concorde est invité par le Massachusetts Port Authority. Un de ces vols permet une démonstration destinée à frapper les médias. Le Sierra Alpha décolle de Boston à l'heure précise où le B747 régulier s'envole de Paris CDG. Après l'avoir croisé sur l'Atlantique, il se pose à Paris, refait les pleins puis repart pour Boston où il atterrit 11 minutes avant le Boeing 747.

Toutes les précautions avaient été prises en termes d'assistance en escale, de mise en place de pièces de rechanges et de composition d'équipage et tous ces vols furent un succès total. Nul ne pourra dire objectivement leur impact sur la poursuite du programme, on peut seulement affirmer que le Sierra Alpha n'a pas failli et qu'il fut, dans ce moment crucial, le meilleur ambassadeur du programme Concorde.



Mais il ne faut pas oublier que le 02 F-WTSA fut aussi une composante majeure du programme de développement et de certification, en particulier sur les points suivants :

- Performances de croisière à Mach 2.
- Mise au point et certification des freins carbone.
- Contribution importante à la mise au point des déflecteurs d'eau sur les trains d'atterrissage avant la certification de ces dispositifs dans diverses conditions de pistes polluées : eau, neige, « slush » (neige fondue).
- Certification des performances de freinage conformes aux règlements spécifiques à Concorde sur pistes mouillées.
- Campagne temps froid à Fairbanks, en Alaska, au cours de laquelle, la mise en œuvre de l'avion est testée jusqu'à -43°C.
- A Gander, campagne d'essais de certification des opérations sur pistes enneigées.

Le Sierra Alpha effectue son dernier vol d'essai le 29 janvier 1976. Après 3 années de bons et loyaux services, 656 heures de vol dont 281 à vitesse supersonique, il réalise, le 20 mai 1976, son dernier atterrissage à Paris Orly pour y être exposé par Aéroports de Paris.

TEMOIGNAGE

En 1988, il est condamné par ADP à être ferraillé et ne doit son salut qu'à l'intervention de passionnés. Il est acquis par la municipalité d'Athis Mons qui le transfère sur un terrain situé au sud des pistes d'Orly où il est pris en charge par l'Association Athis Paray Aviation. Il devient la pièce maîtresse du Musée Delta, musée créé par Monsieur Roland Payen, l'inventeur de l'aile delta.



Aujourd'hui, cela fait donc près de 40 années que cet avion n'a pas été abrité et qu'il vit au grand air parisien. Le niveau de la corrosion est préoccupant. Malgré le dévouement de bénévoles qui, dans les années 90 et sous l'égide de l'Association Athis Paray Aviation, ont fait le maximum pour retarder les effets ravageurs des pluies et du froid de l'Ile de France, on ne peut que constater que les dégâts sont tels aujourd'hui que cet avion est en danger de mort. L'expertise des travaux à effectuer et la dimension du chantier nécessaire sont tels que l'on peut penser que seuls des professionnels de la restauration de grands avions peuvent éviter au Sierra Alpha, véritable monument historique, la ruine définitive.

PG



Photos : Bernard Charles, Jimmy Civault.

PARIS TEHERAN A MACH 2.12

Le président Giscard d'Estaing champion du monde de vitesse sur avion de ligne



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

Dans cet article, Pierre Dudal revient sur le vol présidentiel vers Téhéran dont nous a parlé Alain Bataillou dans le dernier numéro de Mach 2.02. Cet article pourrait s'intituler : l'art et la manière de rattraper les retards quand on a l'expérience des essais en vol.

Ce lundi 4 octobre 1976, avec le Président Giscard d'Estaing, le vol spécial Paris-Téhéran prévu à 9 heures avait, par suite de lenteur dans le déroulement du protocole, pris 10 minutes de retard. Or, à l'arrivée, prévue à 12 heures, Concorde devait être accompagné par huit avions de la chasse iranienne et, en conséquence, le déroulement du vol à l'arrivée était minuté.

En arrivant à l'altitude de croisière à M 2.0, il était évident que serait maintenu le retard pris au départ. Pour le résorber il fallait, soit trouver un raccourci, soit accélérer. Un raccourci, il ne pouvait en être question car il fallait, pour éviter l'onde de choc sur les terres habitées, contourner les îles Corse, la Sardaigne, la Sicile, enrouler la botte italienne, passer au sud du Péloponnèse et de Chypre ; de là seulement il était possible de mettre le cap direct vers Téhéran avant la décélération ; la Syrie ne posait pas de problème à l'endroit du survol en supersonique. Il fallait donc accélérer.

Au cours des nombreux vols d'essais, il en est un qui, à partir de Casablanca, nous amena à effectuer un essai « grand Mach » pour vérifier le comportement des nouvelles entrées d'air moteur. C'est au-dessus de l'Atlantique, au large d'Agadir, que nous avons débuté une accélération très progressive depuis Mach 2.05 jusqu'à Mach 2.22 ! Le comportement était absolument normal en atmosphère calme mais il faut reconnaître qu'à partir de Mach 2.17/2.18, il faut beaucoup de doigté, un pilotage rigoureux et sans à-coups si l'on veut éviter un dysfonctionnement des entrées d'air qui se manifeste par de violents pompages.

Dans le cas du vol vers Téhéran, un léger dépassement peut nous faire gagner les quelques dix minutes perdues au départ en maintenant une confortable marge. Alors, nous « ouvrons les breakers » qui limitent le Mach à 2.02 et nous accélérons lentement vers Mach 2.12 que nous maintiendrons pendant la partie supersonique du vol. Or les 10 centièmes de Mach correspondent à une vitesse supérieure d'environ 100 km/heure ce qui nous permettra, avec une descente à VMO (vitesse maximum autorisée) de rattraper le temps perdu au départ. Nous arrivons à Téhéran accompagnés par huit avions de la chasse iranienne et atterrissons à l'heure prévue : 12 heures, c'est-à-dire 2 heures 45 après le décollage de Roissy. Ce fut donc le seul vol avec passagers qui atteignit cette vitesse, un record du monde en quelque sorte, le Président VGE étant le Président le plus rapide du monde !... Evidemment nous ne l'avons pas claironné, c'eût été une mauvaise habitude de la pratiquer.

MUR DU SON



Par Michel Rétif

Pour la génération Concorde, passer le Mach était chose courante et habituelle ; c'est oublier que les premières tentatives furent ardues et périlleuses. Michel nous conte ici le premier passage du mur du son en Vautour, superbe avion dont les formes arrondies ne semblent pourtant pas propices aux vitesses supersoniques.

Le 28 Octobre 1952, le premier avion français à passer le « mur du son », **Mach 1**, en piqué était un **Mystère II** de présérie, le N°03, piloté par le Major **Marion Davis**, pilote américain venu évaluer ce chasseur produit par la Société **Marcel Dassault**. L'exploit a été renouvelé le 12 novembre 1952 par le Commandant **Carpentier** du CEV, puis par **Constantin** dit « **Kostia** » **Rozanoff** Chef Pilote du constructeur.

Réaliser cette performance au Meeting du XXème Salon International de l'Aéronautique du Bourget, est devenu le but à atteindre par l'équipe des essais du **Vautour** de la S.N.C.A.S.O. Les essais se sont donc poursuivis comme prévu mais en y ajoutant des piqués qui ont fait apparaître que l'avion butait bien sur un mur, le fameux « mur du son » car l'indication du Machmètre au cours des piqués ne dépassait pas **Mach 0.98**.

Convaincu que le **Vautour** était capable de Mach 1, l'ordre d'essai du 30 juin 1953 prévoyait d'exécuter un piqué avec un angle très supérieur aux précédents. J'accompagne **Jacques Guignard** pour ce vol. Nous venons d'atteindre 42000 pieds (env.12.800 mètres), le ciel est clair, nos réacteurs ATAR ronronnent régulièrement, tous les paramètres sont normaux, la visibilité excellente, la vue du sol est magnifique, seul l'horizon se perd dans une brume blanchâtre qui raccorde la terre au ciel. Jacques maintient l'avion en palier plein gaz, dans la direction de notre aérodrome de départ, mes pensées sont toutefois occupées par cet essai en piqué que nous devons effectuer pour tenter de vaincre le fameux « mur du son », lorsque Jacques me pose la question. « Chimel mon vieux es-tu prêt » ? Il faut y aller. Ma réponse est immédiate, « oui, ok »



Jacques Guignard, Kostia Rozanoff, et Gérard Muselli

Instinctivement, après m'être recalé sur mon siège éjectable et repassé rapidement de mémoire les consignes d'éjection, j'ai mis l'enregistreur HB sur grande vitesse. Nos réacteurs sont toujours plein gaz, Jacques pousse progressivement le manche en avant, immédiatement l'horizon bascule vers le haut, une impression d'extrême légèreté nous envahit, je garde cependant les yeux rivés sur le



Brétigny, premier vol de présentation du prototype Vautour, de g à d : Michel Dufay, Michel Rétif, et René Vannier

machmètre, dont l'aiguille se déplace lentement vers Mach 1, puis reste bloquée à Mach 0.98 pendant d'interminables secondes, puis d'un coup, saute au-dessus de 1 pour atteindre 1.02, l'avion frissonne d'une espèce de vibration de structure à haute fréquence qui heureusement, disparaît dès que notre vitesse repasse en dessous de 1. Jamais nous n'avions vu, au cours de nos tentatives précédentes l'aiguille de notre machmètre à 1, mais cette fois notre piqué était franchement plus accentué, il nous a d'ailleurs entraîné rapidement dans les basses couches de l'atmosphère, Jacques doit réagir immédiatement après réduction des réacteurs et sortie des aérofreins pour redresser notre trajectoire en tirant sur le

TEMOIGNAGE

manche énergiquement, cette action entraînant l'apparition d'un sérieux facteur de charge, qui nous colle sur nos sièges et déclenche le gonflage de notre combinaison anti-G, il est très désagréable d'avoir ainsi les jambes et l'abdomen comprimés. Cela n'a duré que quelques secondes et nous a évité le voile noir, qui serait apparu systématiquement dans de telles circonstances, si nous n'en avions pas été équipés.

Après avoir retrouvé des conditions de vol normales je remets les enregistreurs sur basse vitesse et Jacques me dit : « cette fois mon vieux Chimel on l'a eu !! ». Ce, à quoi je lui réponds : « oui, bravo ». Puis nos conversations avec la salle d'écoute expriment la grande satisfaction de toute l'équipe attachée à la mise au point de notre avion. La suite de notre vol se passe normalement jusqu'à notre retour au parking, toutefois un sérieux doute subsiste. Bien sûr, nous avons lu 1.02 au machmètre, confirmé par les enregistrements, mais au sol, pas de « Bang, Bang », double bang généré par le passage du « mur du son » par un avion. Pourtant Jacques a bien visé l'aérodrome pendant son piqué. Que s'est-il donc passé ? Cette question reçoit une réponse dès le soir même, par Jacques qui, de retour à son domicile à Bois le Roi apprend par son épouse, sa famille et son voisinage que le bang sonique a bien été entendu dans sa commune située à une dizaine de kilomètres du terrain. Donc pas de doute nous avons bien passé Mach 1 !



La raison de cette absence de bang sur le terrain est que la trajectoire du bruit émis par l'avion au moment du passage du mur n'est pas rectiligne, mais incurvée du fait de l'augmentation de la température de l'air dans les basses couches. Par la suite, les essais effectués sur le Vautour, ont permis d'analyser les vibrations de structure ressenties au cours du piqué sonique, elles ont pour origine un problème d'écoulement d'air sur l'empennage, lié aux ondes de chocs soniques, dont nous aurons l'occasion de parler. Une chose est sûre, nos ingénieurs ont matière à alimenter leur réflexion sur le sujet.

Comme il a été dit précédemment, le 5 juillet, a lieu le grand meeting aérien du Bourget qui clôture le XXème Salon de l'Aéronautique. Et bien sûr, le Vautour doit y être présenté en vol et y passer le mur du son, en faisant retentir le fameux double bang au-dessus de la foule des spectateurs. Pour faire cette démonstration nous n'avons pas de problème, nous nous sommes suffisamment entraînés. Mais voilà, rien ne se passe comme prévu : après avoir décollé en respectant à la seconde près le « timing » du meeting, et débuté notre montée vers 42000 pieds pour nous mettre en place pour le piqué, je constate que la pression de la cabine reste à zéro, suite à la rupture de la tuyauterie de gonflage du boudin d'étanchéité de ma verrière ! Après en avoir parlé avec Jacques, nous décidons, malgré ce défaut majeur, de continuer notre montée, en surveillant avec attention le débit de nos inhalateurs, sur 100% d'oxygène. C'est dans ces conditions peu confortables, et pas dénuées de risques que nous atteignons notre altitude de départ du piqué. Jacques ne souhaitant pas séjourner trop longtemps à haute altitude dans la situation où nous nous trouvons, sans pression cabine, prend immédiatement contact avec le contrôle, pour obtenir l'autorisation de piquer. Malheureusement, cette autorisation ne nous parvient pas immédiatement, ce qui fait que sa visée s'en trouve perturbée et quoiqu'ayant largement dépassé Mach 1, notre double bang n'est pas été perçu sur le terrain. Ceci était d'autant plus vexant pour nous, que le Colonel **Constantin Rozanoff** qui a décollé après nous sur son Mystère IV, a lui, parfaitement réussi à se faire entendre, à la grande satisfaction de la foule des spectateurs.

Après cette démonstration nos vols d'essais reprennent, en particulier pour comprendre quelles sont les causes des perturbations que nous observons au passage de Mach 1, et qui sont les suivantes :

- Vibrations provenant de l'empennage.
- Inefficacité de la commande de profondeur en transsonique, qui se traduit par l'impossibilité de redresser le piqué aux Mach voisins de 1, avec reprise brutale de l'efficacité dès le retour en haut subsonique.

TEMOIGNAGE

- Inversion partielle de l'efficacité des ailerons en transsonique (IPEA).

Tous ces problèmes ont pour origine la présence d'ondes de choc accrochées aux bords d'attaques de la voilure et des empennages. Ces phénomènes n'apparaissant qu'à la limite supérieure du domaine de vol de l'avion, il est décidé de ne rien faire dans l'immédiat sur le prototype et de continuer les essais.

Pour remédier à cette perte de contrôle en profondeur la seule solution consiste à réaliser un plan horizontal entièrement mobile dit « monobloc » pour contrôler l'assiette de l'avion dans tout le domaine de vol. L'avion choisi pour expérimenter cette solution est l'avion N°03 en version bombardier. Durant cette année 1954, mon activité consiste à préparer pour son premier vol le Vautour N°03 version bombardier, équipé d'un plan horizontal « monobloc » et de réacteurs Armstrong-Siddeley « Sapphire » dont il faut, dès les premiers vols, évaluer l'efficacité en piqué transsonique. Je dois faire un stage de quelques jours à Coventry chez Armstrong-Siddeley pour y apprendre à bien connaître le réacteur Sapphire qui a une poussée supérieure à celle du réacteur ATAR 101 C.

Avant le premier vol, compte tenu de la nouvelle configuration de la commande de profondeur, nous effectuons un roulage à grande vitesse avec saut de puce, qui manque de tourner à la catastrophe, car, après avoir repris contact avec le sol, il est prévu d'utiliser le parachute de freinage pour arrêter l'avion avant l'extrémité de la piste. Mais voilà que dans sa précipitation, **Charles Goujon** qui remplace **Jacques Guignard** aux commandes, confond les commandes parachute et freins de secours (proches l'une de l'autre) et tire sur la commande du frein de secours ; cette action appliquée à grande vitesse entraîne le blocage des roues du train avant, (qui n'est pas équipé d'anti-skid en secours) puis l'éclatement des pneus et du même coup la perte de contrôle de l'avion en direction, qui finit sa course dans l'herbe. A cette occasion dans le nez de la machine, je suis soumis à de sérieuses vibrations, heureusement que, largement calculé, le train avant tient parfaitement le coup, car dans le cas contraire la suite des opérations du programme aurait été bien compromise !!

Après remise en état et vérification, nous effectuons le premier vol de cet avion le 5 décembre 1954, vol d'une durée de 30 minutes, dans le domaine subsonique sans aucun problème. Dès le deuxième vol, le 21 décembre 1954, nous faisons un piqué supersonique qui confirme la disparition des problèmes rencontrés en transsonique en profondeur sur le prototype.

A cette époque la technique de pilotage pour obtenir le Mach maxi a bien évolué, elle consiste en un retournement en engageant immédiatement le piqué, ce qui permet de conserver un facteur de charge positif et fait passer à la verticale, cette configuration est très impressionnante pour l'occupant (que je suis) du siège du bombardier, situé dans le nez de l'avion. Très occupé à suivre l'évolution du nombre de Mach et à faire des « tops » de repères sur les enregistreurs, je n'ai d'ailleurs pas beaucoup de temps pour regarder à l'extérieur.

Nous n'imaginions pas à cette époque que l'on passerait Mach 1 en montée sans s'en apercevoir sur Concorde 20 ans plus tard !!

MR



Photos archives CEV

RAMASSAGE EQUIPAGE A MONTEVIDEO

9 octobre 1987. Escale présidentielle en Amérique du Sud.



Cette image reste un souvenir amusant d'une de ces grandes envolées dont Concorde nous régala. Il s'agissait de la tournée présidentielle de François Mitterrand en Amérique du Sud, début octobre 87. Raymond Machavoine était notre « captain » et Gilbert Barbaroux était le « mécano ».

Notre première étape était la Guadeloupe, avec, comme toujours sur l'Atlantique Central, un moment délicat du côté du point milieu entre Açores et Antilles. Il nous fallait alors envisager les cas de panne moteur ou de dépressurisation et Concorde n'aime pas du tout ce genre d'hypothèse mais enfin, à quelques kilos près, ça passait. Ensuite la rotation présidentielle ne fut que du bonheur.

Pointe à Pitre Buenos-Aires, en direct et à Mach2 au-dessus de l'interminable forêt nous prit quand même 4 heures et 7 minutes en supersonique tout du long ; quel continent ! Un souvenir sur cette étape : l'évitement d'une puissante tête de « cunimb » qui dépassait aisément nos 55 mille pieds et qui, visible de très loin lors de ce lumineux vol de jour, semblait vouloir grimper de plus en plus haut au fur et à mesure que nous approchions.

Entre l'Argentine et le Pérou, un saut de puce était programmé car la visite de l'Uruguay était à l'ordre du jour. Raymond m'a confié la redoutable tâche de poser le char de l'état à Montevideo ce qui fit un grand boum ... arrondi trop long, trop haut ... patatras. Est-ce pour cette raison que l'armée uruguayenne est intervenue pour m'embarquer à bord d'un tricycle Honda avec chauffeur ? ... Et Gilbert avec moi car c'est lui qui avait lu la sonde ? En tout cas, nous ne semblons pas inquiets sur la photo et parvenir à faire rire des militaires sud-américains en armes est encore un miracle de Concorde.

Le lendemain, nous avons conduit le Président au Pérou avant de rentrer sur Paris en faisant escale à Pointe à Pitre. Sur les vols retour des Antilles en Concorde, il n'y a pas d'inquiétude pour les points milieu : avant les Açores, on a du carburant à foison, après, les terrains de secours sont proches et nombreux.

Merci à Gilbert pour cette belle photo

PG

Photo : Gilbert Barbaroux. Informations P Borentin, site lesvolsdeconcorde.com

AVRIL 1967. EYRHAC AIR BASE

Extrait d'Aeromed N°47 mars 2011



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

Cet article est paru dans les chroniques d'Aeromed, publication internet <http://www.aeromed.fr> à l'intention des passionnés d'air et d'espace quels qu'ils soient.

Comme à son habitude, Denis Turina nous raconte avec technicité et humour la vie en escadre de chasse. L'échange entre pilotes de F100 français et turcs est une expérience étonnante et riche d'enseignements sur ce monde aéronautique des années 60 qui paraît chaque jour un peu plus éloigné.

Nous sommes à Bremgarten. Un échange est programmé avec un escadron de F-100 de l'armée de l'air turque basé à Eyrhac, près de la ville de Malatya, sur le plateau d'Anatolie. Les intrigues et les manœuvres se font jour à l'escadron **1/11 Roussillon** pour savoir qui va pouvoir, ou ne pas vouloir, passer trois semaines en Turquie profonde. La liste des pilotes et des mécanos est établie et je fais partie des heureux élus. C'est la fête.

Un Dakota et un Noratlas assurent le transport du matériel et du personnel vers Eyrhac. Le Nord accompagne les F-100. Il transporte une équipe de mécanos, le matériel de remise en œuvre, et les pilotes de F-100 qui vont se relayer sur les trois étapes. Le Dak transporte des pièces de rechange et le personnel qui n'a pas pu être pris dans le Nord. Principe de précaution avant l'heure ou superstition, comme l'aventure espagnole est toujours dans les mémoires [*en 1966, éjection des 6 pilotes d'une patrouille de MystèreIV près de Séville ndlr*], je ferai les voyages aller et retour dans les avions de transport : le Dak français à l'aller, le transport turc au retour. En arrivant à Eyrhac, les turcs, qui partent vers Bremgarten avec nos avions de transport, nous regardent débarquer en souriant. Ils se demandent comment ils vont bien pouvoir loger tout ce qu'ils ont prévu d'emporter pour leur voyage. Leur commandant de base nous indique que, pour le retour, ils fourniront un C 130.

Passons sur les décollages lourds en F-100, les quatre réservoirs pendulaires pleins à ras bord, pour des vols à basse altitude qui nous ont amenés à la frontière syrienne et le long du rideau de fer, et sur le survol de terres bien différentes de celles que nous connaissions. C'est la vie quotidienne, un peu exotique, qui m'a laissé le plus de souvenirs de cette aventure.

Nous logeons dans le meilleur hôtel de la ville. Le confort est spartiate. Par faveur spéciale nous ne sommes que trois dans une chambre de quatre lits, sans espace de rangement. Le lavabo et la douche occupent un petit recoin ouvert à tout vent. Un simple basculeur envoie l'eau, soit dans les robinets du lavabo, soit dans le tuyau de la douche dont le pommeau se trouve juste un peu plus haut. Avant d'ouvrir un robinet, il vaut mieux vérifier la position du basculeur. Les jeunes gens sont volontiers farceurs. Le matin, le cuistot se met en quatre pour nous offrir les douceurs orientales qui font les délices de nos palais au petit déjeuner. Merveilleuse confiture aux pétales de roses, qui accompagne les pistaches et les oranges gorgées de jus que nous descendons acheter dans la rue, à deux pas de là. Les autres repas sont beaucoup plus rudimentaires.



TEMOIGNAGE

Un soir où nous nous promenons en ville : « tu sens ce que je sens » ? Comme une odeur de frites qui sort d'un soupirail. Ni une, ni deux, l'odeur nous guide vers un escalier et nous débouchons dans un boui-boui qui sert des frites bien de chez nous. Le patron nous accueille et nous présente le cuistot. C'est un mécano français de l'escadron qui, pour améliorer l'ordinaire de ses camarades, fait bénévolement des heures sup, sans compter le bonheur et la fortune de son deuxième employeur. L'huile n'est pas très raffinée et le panier de la friteuse est une œuvre d'art faite par les armuriers, en « fil à freiner ». Les frites, délicieuses, nous rappellent la mère patrie.



Une visite d'Istanbul est prévue pendant un week-end. Les turcs nous demandent de ne prendre qu'une valise pour deux. L'altitude de la piste est à près de 3000 pieds et, en limitant la masse, nous pourrions prendre un passager supplémentaire dans leur Dakota. Avec un coéquipier nous faisons donc valise commune. Quand nous montons dans l'avion, nous découvrons que des parachutes sont prévus pour les passagers, au cas où... L'ennui, c'est que là aussi il n'y a qu'un parachute pour deux. Pour répartir les responsabilités et comme je connais bien le maniement de ces engins [*Denis Turina s'est éjecté 3 fois nldr*], je me propose pour prendre soin du parachute. Au coéquipier de prendre soin de la valise. Il a apprécié la plaisanterie, mais sans plus...



Puis c'est l'heure du retour vers l'Allemagne. Le matériel est arrimé sur palettes, prêt à être chargé dans le C 130. Quelques heures avant l'arrivée prévue de l'avion, un message nous informe qu'il n'est pas disponible et que nous ferons le retour, avec escale, dans un DC 4. Le trajet prévoit une étape à Istanbul pour compléter les pleins, et un décollage de nuit pour un vol de plus de dix heures, jusqu'à Bremgarten. Bernard, l'officier mécano, et ses troupes, discutent avec l'équipage du DC 4 qui vient d'arriver. Les turcs proposent de reconfigurer l'avion en fonction du nombre de passagers, de défaire les palettes et de charger le matériel

TEMOIGNAGE

pendant que nous allons dîner. Quand nous revenons du mess le matériel est chargé ... à l'arrière du fuselage. La roue avant de l'avion est en l'air et la béquille, sous l'empennage, est plantée dans le tarmac !!! Nos vieilles connaissances de mécanique du vol reprennent du service et nous demandons s'il ne serait pas plus judicieux de mettre le matériel à l'avant et les sièges à l'arrière. « Pas possible. Et d'abord pourquoi ? Les portes de chargement sont à l'arrière non ? » La béquille ? Le centrage arrière ? Pas de problème, on connaît. Quand l'équipage et la quinzaine de passagers prévue seront installés, l'avion retrouvera une assiette normale. Quand nous sommes tous assis, le mécano-nav descend chercher la béquille et remonte sans elle. Il n'a pas pu la retirer. Nous discutons avec lui : Problème connu. Quand les moteurs seront en route, on pourra enlever la béquille. Mise en route des quatre moteurs, nouveau départ du mécano vers l'arrière. Il remonte le fuselage avec un sourire victorieux, en tenant la béquille à la main. Bernard et moi nous nous posons des questions. Nous savons que les réservoirs ne sont pas pleins et que la piste est longue. Qu'en sera-t-il à Istanbul ? Il fera nuit, la température aura un peu baissé et nous serons au niveau de la mer, mais quand même. Les réservoirs seront pleins de carburant pour nous emporter jusqu'en Allemagne.

Nous en sommes là dans nos réflexions quand le mécano-nav vient nous voir. Le pilote a du mal à diriger l'avion. Il souhaiterait que deux ou trois passagers viennent dans le cockpit pour faire augmenter l'adhérence de la roue avant. Avec Bernard nous nous regardons. Jusqu'où peut-on aller trop loin ? Nous sommes jeunes et peut-être un peu trop confiants. Nous demandons à cinq ou six mécanos de chez nous s'ils veulent assister au décollage depuis le poste de pilotage. Avisés ou pas, les volontaires sont nombreux. Nous choisissons les plus lourds en promettant aux autres qu'ils auront leur place devant, à Istanbul. Et voilà comment, appuyé, vautré sur le dossier du siège du commandant de bord, je n'ai pas perdu une miette de deux décollages, mémorables pour moi, en DC4.

Arrivés à Bremgarten nous avons raconté tout ça à nos camarades, en croyant avoir vécu une expérience hors du commun. Ils nous ont dit alors dans quelles conditions et avec quel matériel embarqué à bord de leurs F-100, les turcs avaient quitté la base. Puis nous avons assisté au chargement du DC4. Je ne connais pas la masse à laquelle cet avion a décollé de notre piste longue de 2400 mètres. Mais en voyant la quantité de matériel embarqué, et le sérieux avec lequel l'équipage turc a préparé ce vol de retour, nous avons compris que ce que nous avions pris pour une aventure n'avait été pour eux qu'un vol de routine.

DT



TOULOUSE POSSEDE ENFIN SON MUSEE AERONAUTIQUE

13 janvier 2015, inauguration d'Aeroscopia



Par Pascal Chenu
Membre associé

Aeroscopia, le musée aéronautique de Midi-Pyrénées est enfin devenu réalité. Après 25 ans de gestation mouvementée, il a été inauguré le mardi 13 janvier. Réunis sous le grand hall courbé de 7 600 m² et de 140 m de long, 2 000 invités ont découvert ce nouveau refuge pour avions mythiques et historiques. L'inauguration a débuté par d'incontournables discours, malheureusement trop longs et trop nombreux pour beaucoup de monde. Après les discours, plusieurs buffets étaient disponibles dans le hall. Un certain nombre « d'A.P.CO.Siens » étaient bien sûr présents. L'occasion pour tous de se retrouver et de découvrir l'ultime demeure des 2 supersoniques. L'un (le 1er de série) est exposé à l'intérieur et est ouvert au public, tandis que le second (le Fox Charlie) est exposé sur le tarmac extérieur et n'est pas ouvert à la visite. Aeroscopia devient ainsi le second musée au monde, après le musée de l'Air du Bourget à présenter 2 Concorde.



H.G. Fournier & A. Casari



également que le simulateur de Concorde, que nombre d'entre vous connaissaient bien, devrait faire partie de la collection. Il n'était cependant pas encore présent au moment de l'inauguration.

Au total, une vingtaine d'appareils civils et militaires sont exposés. Une grande passerelle garnie de maquettes et de photos retraçant l'histoire de l'aéronautique permet d'accéder à bord du Concorde « Sierra Bravo », d'un Airbus A300 et du Super Guppy. Notons au passage la présentation originale de l'avion baleine avec la partie avant ouverte à 90°, c'est-à-dire en configuration chargement/déchargement. La collection devrait être enrichie dans un futur à moyen terme avec le prototype de l'Airbus militaire, l'A400M et d'un A380. Notons

L'ouverture au public eut lieu dès le lendemain. Un projet d'extension du hall est déjà évoqué. Souhaitons qu'il aboutisse aussi dans un futur pas trop lointain et que Concorde « Fox Charlie » ait aussi un toit.

PC



Photos Pascal Chenu

PARTICIPATION AU D-DAY PAR DES MORGAN

Article paru en décembre 2014 dans la revue du Morgan Club de France



par **Douglas Hallawell**

Steward sur Concorde du 1^{er} novembre 1980 au 31 octobre 1982

Qui aurait imaginé une douzaine de Morgan prenant part aux célébrations de l'anniversaire du débarquement en Normandie? Non, pas cette année mais il y a 30 ans, oui !

Pour le 40e anniversaire du D-Day, le 6 Juin 1984, la France concocta une manifestation aérienne spectaculaire, réunissant des avions de combat des Forces Alliées, en tout quelques 50 avions. La RAF envoya un duo de Spitfire ainsi qu'un Hurricane tandis que British Aerospace envoya son Mosquito. Deux Mustang 51 et un Grumman Wildcat vinrent des Etats-Unis et pour compléter le tableau, un B-17 « Flying Fortress » fit le voyage depuis sa base de La Ferté-Alais, mettant la cerise sur le gâteau pour cet évènement majeur, le 1er du genre en Europe.

Bernard Chabbert, qui en 1991 a créé sa propre émission de télévision « Pégase », a été désigné comme commentateur officiel pour la manifestation du week-end en raison de sa réputation en tant qu'expert et historien n°1 en France, plus ses talents de journaliste dédié à l'aéronautique. Quelques semaines avant le week-end, Bernard cherchait une solution originale pour convoier les pilotes à leurs avions depuis l'aérodrome de Caen Carpiquet...

Tard dans la soirée à l'aéroport CDG, au retour de JFK en 1982, une de mes collègues AF sur Concorde, Eveline Chabbert, m'a présenté à Bernard, son mari. Ils avaient récemment passé commande chez le concessionnaire Savoye d'une Morgan +8 à l'époque où la liste d'attente était d'environ 30 mois. Chaque fois donc qu'Eveline et moi volions ensemble, nous finissions par parler de Morgan et de ce qui se passait dans le club où, en tant que délégué régional de la Touraine, j'étais en charge d'organiser le rassemblement annuel de 1983.

Puis vint l'inspiration pour Bernard en mai 1984 de disposer de quelques Morgan comme moyen de convoi des pilotes pendant la manifestation. A seulement 4 semaines du « jour J », Eveline me contacta pour savoir si je serais intéressé par l'organisation d'une expédition d'une douzaine de Morgan à Caen. Quelques jours plus tard un régiment de 12 Morganistes, tous membres du Morgan Club de France, acceptèrent avec enthousiasme de se dévouer à cette noble cause.



Morgan Plus 8 devant le Mosquito et un Spitfire



T6 Texan aux côtés de la Morgan de Douglas

TEMOIGNAGE

Pendant ce temps, et dans les coulisses, Bernard se chargea d'obtenir les laissez-passer officiels ainsi que d'organiser l'hébergement en hôtel pour 2 nuits pour les 12 équipages. Grâce à ses efforts, la ville de Caen prit à sa charge toutes nos dépenses pendant le week-end. Sur notre chemin vers Caen depuis la Touraine le vendredi, nous nous arrêtàmes pour prendre l'incontournable apéritif en fin de matinée quand soudain nous entendîmes quelqu'un crier : « une Morgan prend feu ! ». En voyant de la fumée sortir des ouïes de capot de sa + 4 « Tourer » de 1968, son propriétaire saisit une carafe d'eau sur le bar et mit rapidement fin au court-circuit sous le capot. Mais il mit également fin à la participation de sa voiture au programme du week-end. Heureusement pour lui, j'étais tout seul, lui permettant, ainsi que son Labrador, de poursuivre leur voyage dans ma + 4 roadster. Et c'est ainsi que le contingent de Morgan, dorénavant à 11, parvint à Caen Carpiquet pour prendre contact avec Bernard et ses co-organisateurs.



**Douglas entre « Spit »
et Labrador**



**Hurricane entouré de Morgan en
fin de manifestation**

Le samedi matin, nous avons tous été étonnés par le taux de participation impressionnant d'avions et du public. Cependant, les 105000 spectateurs ont été maintenus derrière les barrières tout autour des terrains d'aviation tandis que nos Morgan, entourées par des avions de la 2ème guerre mondiale, partageaient la vedette. Avec les pilotes et les cameramen ou journalistes s'attelant sur nos voitures, nous avons dû prendre des précautions pour ne pas entraver le mouvement des aéronefs lors de nos déplacements. Plus facile à dire qu'à faire lorsqu'on observe la Morgan rouge devant le Mosquito et un Spitfire, tous deux s'apprêtant à décoller ! Après l'atterrissage du Mosquito, j'ai eu l'occasion de discuter avec les deux membres d'équipage et de m'enivrer à l'odeur de l'intérieur du cockpit, rappelant celle d'huile chaude et de cuir dans un roadster vieillissant comme la mienne. Des années plus tard, j'ai été attristé d'apprendre que ce « Mozzie », le seul au monde bon de vol, s'est écrasé durant un meeting aérien en Angleterre en juillet 1996, tuant le pilote et le navigateur.

Le dimanche, à la fin du meeting, nous avons garé nos voitures autour du Hurricane pour une dernière photo souvenir de ce fabuleux spectacle aérien, et de cette célébration mémorable du 40ème anniversaire du D-Day au volant de nos Morgan.

DH

La famille Chabbert

Eveline a volé sur Concorde une dizaine d'années, entre 76 et 86. Au total, elle a passé plus de 1000 heures à Mach 2, et 16.000 en vol à AF.

Elle est la seconde génération de Chabbert dans la maison, la première étant constituée de mon père, entré comme pilote chez Didier Daurat en 1926, et qui termina comme inspecteur général de la compagnie, et la troisième actuellement en exercice avec notre fils Antoine, OPL 777 depuis une dizaine d'années, et éminent pilote d'avions historiques : www.sudouest.fr/2013/08/29/le-biplan-et-son-fou-volant-1153302-2729.php

Pour ma part, journaliste aérospatial depuis 1972 et les vols Apollo couverts à Houston pour Europe 1, pilote avec pas loin de 2000 heures (une misère), propriétaire de quatre avions anciens plus une épave, je suis en train de lancer avec quelques camarades passionnés (dont Michel Drucker) la première chaîne de télévision entièrement consacrée à l'aviation et à l'astronautique, AerostarTV...

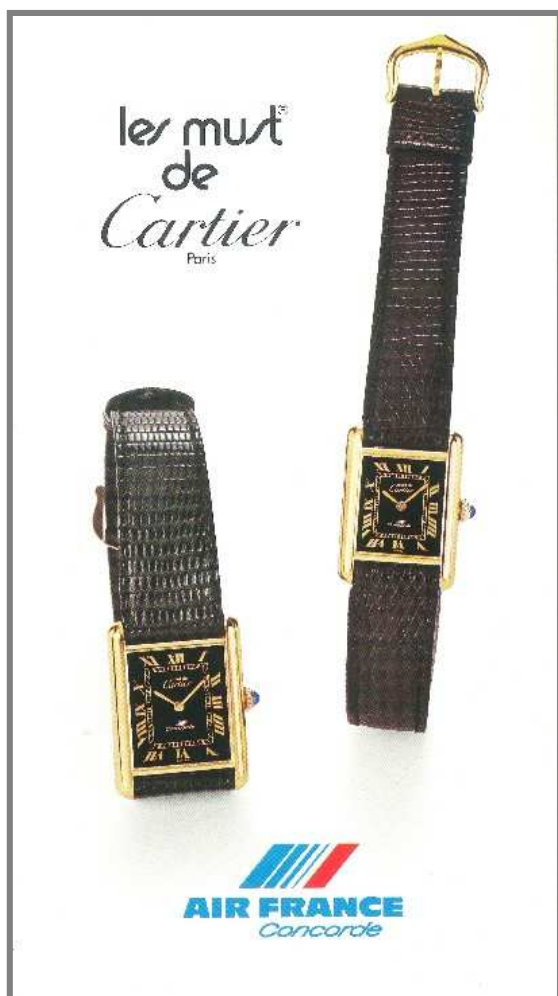
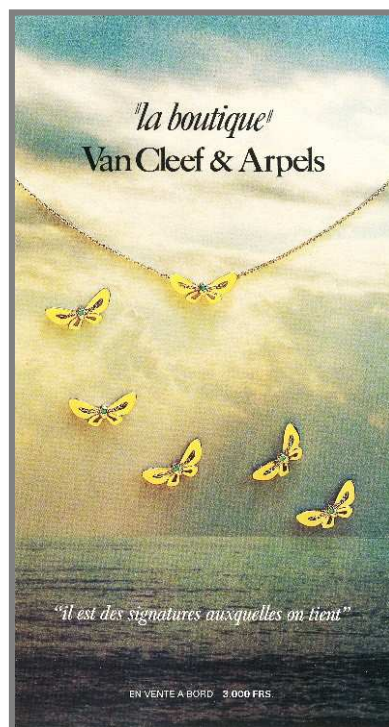
Bernard Chabbert

LE TANK QUI VOYAGEAIT A MACH 2

Par Douglas Hallawell

Ceux d'entre nous qui ont eu l'occasion de voyager sur Concorde au tout début des années 80 se souviendront de 2 articles hors-taxe de la « boutique » proposés en vol sur les 5 lignes de la flotte AF. En raison des contraintes de place, la dotation à bord des avions était limitée à 2 articles. La plaquette promotionnelle - dans les 4 langues - de la « boutique » dans le porte-documents des pax, indiquait en 1981 que « Van Cleef & Arpels présentent à bord de Concorde, en avant-première, cette chaîne-pendentif en or et émeraude, dernier-né de la boutique ». En outre, cette plaquette indiquait « Originaux et raffinés, les bijoux de la boutique sont aussi, en raison de leur distribution sélective et limitée, des objets rares et précieux ». Et son prix était de 3000 FF, c'est-à-dire 12% d'un billet aller-retour JFK de l'époque.

A cette même époque, Concorde proposait à ses pax un autre « objet » hors-taxe, décliné dans 2 modèles : homme ou femme. Il s'agissait d'une version « Must » de la célèbre montre Tank - en finition « vermeil » - de Cartier et afin de la rendre exclusive, AF avait conclu un marché avec Cartier pour que le cadran soit siglé Concorde et discrètement personnalisé aux couleurs d'AF. Les traditionnels chiffres romains, le



« chemin de fer » de la minuterie et le cabochon de saphir pour remonter étaient conservés. Et, par rapport à la chaîne-pendentif, cette montre se révélait bien plus abordable à 2200 FF. Au fil des ans, la politique commerciale d'AF évoluant afin de mieux répondre aux attentes des pax Concorde, la « boutique » a vu sa dotation enrichie et diversifiée, comptant 11 articles en fin d'exploitation.

L'engouement pour la Tank a vu se succéder en tout une quarantaine de versions, étoffant ainsi une « famille » au caractère bien trempé. Tel a été son succès qu'un marché parallèle - bien connu des PN long-courrier - a rapidement vu le jour dès les années 80 à Bangkok... à un détail près car il s'agissait de contrefaçons de la Tank vendues « sous le manteau » à un dixième du prix de l'authentique. Mixte, la Tank a séduit les esprits libres et élégants de ce monde. Les plus grands, des princes de l'Inde aux stars de cinéma (Ingmar Bergman, Elizabeth Taylor, Jacqueline Bisset, Catherine Deneuve et Yves Montand), en passant par des artistes comme César, Picasso, Andy Warhol et Yves Saint Laurent, des sportifs dont Alain Prost et Mohamed Ali ou encore des hommes politiques tels que Jacques Chirac et JFK, y ont succombé. D'une élégance intemporelle, elle s'est réinventée à chacune de ses nombreuses évolutions.

TEMOIGNAGE

La Tank - inspirée d'un tank (ou char)

Ce modèle est une saga horlogère à elle seule qui a collé à la peau de Cartier. Pour la petite histoire, le prototype de la Tank a trouvé son inspiration dans la forme (*vue du dessus*) d'un char Renault FT créé lui aussi en 1917. Avant sa commercialisation en 1919, ce prototype aurait été offert à John Pershing, le général américain qui commandait ses forces armées en Europe dès son entrée en guerre en 1917. Depuis, le modèle figure dans la légende Cartier. Chaque nouvelle version a trouvé ses adeptes tout en conservant une identité héréditaire. A quelques exceptions près, elle a gardé sa forme rectangulaire, encadrée par 2 « brancards » parallèles dont les extrémités dépassent du boîtier et prolongent le bracelet, toujours en cuir.

En 1922 la maison Cartier a créé la surprise en présentant la plus fine des Tank, la montre extra-plate Louis Cartier XL. Elle a donc démontré sa capacité d'innover en dotant ce modèle du style Art Déco. Pendant très longtemps la Tank ne proposait pas de versions à complication, dispensant seulement les heures et minutes au centre. Puis une version à guichets avec heures sautantes et affichage des minutes traînant a vu le jour en 1928. Plus tard, la montre a traversé la crise du mouvement à quartz sans ciller, faisant partie aujourd'hui des 10 montres les plus commentées sur le web aux côtés des Rolex, Omega, Jaeger-LeCoultre et Tag Heuer.

Pour certains modèles, Cartier avait pris quelques libertés par rapport aux codes qu'elle s'était elle-même imposés. La version « Must », sortie en 1977, en est une illustration, servant à la fin des années 70 d'inspiration vis-à-vis du marché conclu entre AF et Cartier. Pour ma part, j'ai découvert ces montres exclusives vers 1981, mais – hélas – sans oser en acheter une pour moi-même. Aujourd'hui, cette version « Must » - *dans tous les sens du mot !* - de la Tank se voit attribuée une cote collection vue sa grande rareté. A défaut d'en avoir trouvé une chez les marchands de montres de collection, j'ai dû me contenter d'une autre montre siglée Concorde, créée par Francesco Smalto et dénichée lors d'une vente aux enchères chez Artcurial.



DH



CESSNA 172 CONTRE CONCORDE

24 mai 1976 Washington Dulles



Par Claude Moyal et George Lucey

Les familles Lucey et Moyal se connaissaient et se voyaient en Egypte jusqu'en 1956 lorsque les événements de Suez nous ont séparés. J'ai retrouvé George Lucey après 50 ans, par hasard, quand un ami commun nous a connectés par la magie du Web ! Et à travers un article sur l'aviation, notre passion commune et particulièrement « le bel oiseau blanc ». Il me raconte alors son expérience à l'époque de l'ouverture de Washington/Dulles :

« J'étais assis à mon bureau lorsque Mel, mon ami, arrive tout excité, en me disant que les Concorde anglais et français étaient en route pour un atterrissage à Dulles sur le vol inaugural. Mel me demande si je peux affréter un avion pour assister à cet événement.

Mel, Charles un ami appelé en renfort, et moi-même, nous partons à l'aéroport de College Park où je peux louer un vieux Cessna 172. Nous montons à 5000 pieds et survolons le contrôle aérien de Washington. En approche de Dulles, j'ai contacté la tour de contrôle et demandé à atterrir. Malheureusement nous étions une centaine d'autres petits avions à avoir eu la même idée !!! Le ciel ressemblait à une ruche en pleine activité...

L'ATC (Air Traffic Control) me contacte et me demande de maintenir ma position au-dessus de **Reston, VA**. 15 minutes plus tard, l'ATC m'appelle et me demande de m'éloigner vers **Les Great Falls** au-dessus du Potomac ; suivi d'un appel à tous les avions nous priant de dégager et de descendre vers **Richmond, VA**. J'ai refusé d'obtempérer car j'étais dans les règles d'un vol visuel et en dehors de sa zone de contrôle aérien. Le contrôleur a immédiatement informé le commandant du Concorde que j'étais dans son couloir de vol ! Le commandant a répondu qu'il nous avait dans son champ de vision et qu'il y avait une séparation de 400 pieds en altitude. Ce qu'il n'a pas précisé, c'est que nous étions à plus de 10 miles de distance l'un de l'autre et qu'il ne pouvait y avoir une possibilité de collision. Lorsque j'ai pu voir l'avion, mon pare-brise était éclaboussé d'insectes plus grands que le Concorde ! Il n'était plus qu'un point à l'horizon.



La tour de contrôle demande alors au Concorde de changer de cap, les journalistes branchés sur les fréquences radio en ont immédiatement déduit qu'il y avait un danger imminent ! La réalité était que je volais le long de la piste d'atterrissage en allant et revenant à 3000 pieds et à 10 miles de l'aéroport lorsque le Concorde s'est approché à 1000 pieds et à 2 miles de la piste. Pour ma chance, je volais à ce moment-là dans la direction opposée quand les caméras de TV nous ont eus ensemble dans le même champ de vision. Du point de vue photographique, la perspective donnait l'impression d'une collision frontale manquée ! Mel, Charles et moi ignorions les nouvelles que donnaient les télévisions et les radios, contents d'avoir vu Concorde baisser son nez et atterrir ; nous nous félicitons tout le long du voyage retour vers College Park. De retour dans la voiture, en allumant la radio, nous découvrons

TEMOIGNAGE

qu'un petit avion avait presque causé une collision et que les autorités de la FAA cherchaient qui était le pilote !

Cette histoire me paraissait complètement folle car la réalité n'était pas celle que décrivaient les journalistes. Le soir même le commandant du Concorde anglais interviewé à la TV l'a dit et répété, rien de tout cela ne s'est passé mais ce n'était pas le récit que les journalistes voulaient entendre !



Le lendemain, nous faisons la Une du Washington Post !!! »

CM



**George Lucey (à g sur la photo)
au retour de son vol avec Mel**

« MEFIE-TOI DE L'ADS ROUGE QUI S'ALLUME EN FINALE ! »



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

Cette phrase je l'ai entendue plusieurs fois dans la bouche de mon instructeur **Jean Franchi**, lors du premier stage Concorde auquel j'ai eu la chance de participer à Toulouse à compter du 13 octobre 1975 ! Il en a fait la démonstration au simulateur aux 3 stagiaires que nous étions, **Jean-Paul Le Moel** CDB, **Jacques Lafaye** OMN et moi-même OPL.

Sans entrer dans les détails, le système de détection d'un défaut, le MWS, Master Warning System, avertit les PNT d'une détection anormale d'un paramètre ou d'une panne sur un élément important de l'avion.

Nous avons ici un voyant ADS (Air Data System) allumé en rouge, doublé d'une alarme sonore, pour nous indiquer un écart anormal concernant certains paramètres de vol, relevés par les détecteurs de l'avion (incidence, Mach, altitude pression, vitesse indiquée, voir l'encadré en fin d'article).

Pourquoi cette mise en garde très judicieuse de la part de Jean Franchi ? Parce que si dans une phase d'approche en vue de l'atterrissage nous avons un écart dans nos indications de vitesse cela signifie qu'un de ces indicateurs est en défaut, nous n'avons pas le temps de détecter lequel est en panne. Si c'est celui du pilote qui exécute l'atterrissage et qu'il tient compte d'informations de vitesses fausses la situation peut devenir dangereuse.



Jean Franchi
Photo CEV

Le Master Warning veille ! Démonstration.

Nous sommes le 9 janvier 1977 et l'équipage Concorde se retrouve à la PPV à Roissy pour le vol AF 053 de Paris à Washington. Notre avion est le F BVFC, le Commandant de Bord **André Gély**, l'OMN est **Jacques Lafaye**, mon co-stagiaire à Toulouse. Je suis OPL sur ce vol et nous avons avec nous dans le cockpit Jean-Claude **Penaud**, OPL, en fin de qualification sur Concorde. Nos amis PNC sont Catherine Bertin en CCP, Françoise Dauchy, Philippe Guédé, Françoise Lemée et Joelle Modolo, (*il me manque le nom d'un PNC*).



Vol inaugural sur Mexico, de g à d :
M.Pachy, A.Gély, J.Cazin, A.Bataillou
Photo Bataillou

En ce mois de janvier la météo n'est pas bonne sur l'est américain, on nous prévoit du vent très fort en altitude ainsi qu'au sol, et une tempête de neige à l'arrivée. Nous décidons d'emporter pratiquement le plein complet en carburant, soit 95,3 tonnes. L'horaire prévu est 19h00, nous quittons le parking à 18h58 avec 52 passagers à bord. La traversée océanique en supersonique se passe très bien, **André Gély** aux commandes. Pendant la croisière nous suivons la météo de Washington, toujours aussi mauvaise avec de la neige. Nous revenons en subsonique au sud de New-York et survolons au niveau 390 et à Mach 0.95 le VOR de Robinsville

TEMOIGNAGE

(RBV). Je note dans la centrale à inertie le vent en ce point : du 270° force 185 kt, plus de 330 km/h ! Nous sommes à Mach 0.95 et notre vitesse sol est de 360 kt, exceptionnellement basse avec ce vent de face, notée dans mon carnet ! En contact avec le contrôle d'approche de Washington Dulles on nous donne la piste 01 gauche pour l'atterrissage. Nous avons un peu de turbulences dues à ce vent fort, nous voyons défiler la neige dans la lumière des phares de l'avion.

Alors que nous sommes alignés dans l'axe de la piste, sans la voir dans cette nuit d'hiver, et que nous descendons vers 1500 pieds, le voyant ADS Rouge s'allume brusquement et le gong sonore associé retenti ! Dans l'immédiat, aucune autre alarme ou drapeau n'apparaissent sur nos tableaux de bord. En quelques secondes nous cherchons l'origine de l'alarme pendant que le Commandant continue calmement l'approche, tout en nous interrogeant, concentré sur son pilotage. Et il me revient alors en mémoire la phrase de **Jean Franchi** : « Méfie-toi de l'ADS Rouge en finale, tu remets les gaz d'abord et tu cherches à trouver la panne après ! ». J'annonce alors dans le cockpit : « Il faut faire une remise de gaz pour identifier la panne ».

Le Commandant effectue la remise de gaz en interrompant la descente. J'informe de notre manœuvre la tour de contrôle par le message radio conventionnel « Pan, Pan ». Nous survolons la piste sans la voir à 1500ft, et on nous donne un cap dans l'axe. A cet instant un drapeau apparaît sur nos deux anémomètres. La tension retombe dans le poste et Jacques notre OMN annonce alors : « panne du réchauffage pitot droit » ! En effet sur le panneau supérieur un voyant ambre s'est allumé signalant la panne de la résistance électrique qui dégivre le tube pitot droit, celui qui délivre les informations anémométriques de mon côté. Nous comprenons qu'en givrant dans la neige, du fait de la panne de son réchauffage, il a fourni une mauvaise indication de vitesse à mon anémomètre. Le Master Warning a détecté un écart dans les indications de vitesse, il a fait son travail en nous alertant. Nous effectuons la check-list qui s'impose, je commute sur le système gauche qui fonctionne bien et tout redevient normal.

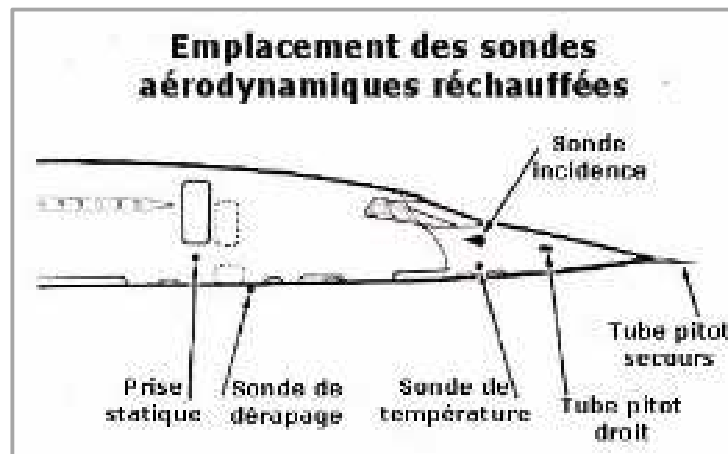
Je signale au contrôle que tout va bien, il nous donne des caps pour un atterrissage sur la piste inverse, la « 19 droite », le vent étant plein travers. Atterrissage sans problème sur la piste enneigée et nous arrivons au parking avec un peu de retard sur l'horaire, à 23h21 au lieu de 22h55. Il nous reste, au parking, 8,5 tonnes de carburant dans les réservoirs, il fallait bien être prévoyant au départ !

Malgré l'alarme ADS Rouge tout s'est bien passé ! Merci Jean !

AB

Pour info rappel des écarts déclenchant l'alarme ADS Rouge et son gong :

- **Incidence** : plus de 3°
- **Mach** : plus de 0.05 de Mach
- **Altitude pression** : plus de 250 ou 750 pieds, suivant l'altitude
- **Vitesses** : plus de 9kt à 200kt et plus de 18kt à 550kt.



LES PERILS DU METIER DE PILOTE DE LIGNE



**Par Edgard Chillaud
Ancien Chef de Division Concorde**

J'ai toujours pensé qu'une des causes du sentiment de peur ressenti par certains passagers était dû au fait qu'ils se sentaient « enfermés » dans la cabine, sans pouvoir voir ce qui se passait ... « dehors » ! Vous allez voir ... que je n'avais peut être pas forcément raison !

AF 002. CDG au parking ... 10h30 ... la préparation cockpit se termine ... tout est normal ... lorsque la chef de cabine vient nous rendre visite : « nous avons à bord une célèbre actrice française de cinéma (nous l'appellerons Isabelle !) et elle n'a pas l'air particulièrement rassurée ... »

Qu'à cela ne tienne, fort de mes convictions, je me rends en cabine pour la rencontrer et la rassurer ! Mais devant le peu de résultats de mon intervention ... je me lance ... et l'invite à faire le départ avec nous dans le cockpit ! (oui oui, je sais c'est interdit ... ne le répétez pas !) Elle hésite ... et accepte ... avec réticence ! Nous revenons dans le cockpit et l'installons sur le siège observateur ... mes collègues sont aux anges !

C'est l'étape du copilote.

Fin des C/L ... mise en route ... roulage ... autorisation de décollage ... les 4 manettes en avant !

C'est alors que, malgré le bruit, nous entendons un cri ...

« 4 vertes ! » Je sens alors une petite main qui se glisse sous mon bras gauche ...

« 100 nœuds ! »

La main se referme sur mon avant-bras ...

« V1 ! »

La poigne devient extraordinairement intense et douloureuse ...

« VR ! »

Je ne sens plus mon bras gauche ...

« V2 ... vario ... train rentré ... »

Je réponds : « je ne peux pas ... fais le toi ! »

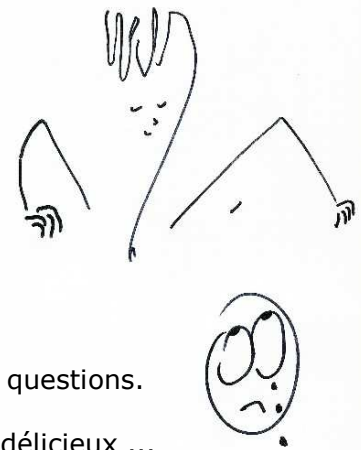
Le copi me jette un regard surpris ... et rentre le train sans poser de questions.

« Puissance de montée ... »

La poigne se relâche peu à peu ... le sang circule à nouveau ... c'est délicieux ...

« Check-List après décollage »

La petite main se retire ...



Et après avoir passé le Mach ... l'ambiance redevient complice, nous entamons une petite discussion sur l'appréhension, notre surprise à sa réaction (une actrice étant supposée maîtriser plus que les autres ses réactions), nous lui souhaitons une agréable poursuite du vol ... et elle regagne sa place !

Vous pensez que mon histoire est terminée ? **Pas du tout**, car en rentrant chez moi le lendemain soir j'ai eu toutes les peines du monde à justifier auprès de ma femme ... la présence de marques d'ongles sur mon avant-bras gauche !

SUPERSONIQUES CIVILS

Article paru dans Air et Cosmos N°2440 du 13 février 2015



Par Antony Angrand
Journaliste aéronautique

La question du supersonique civil semble rester d'actualité et l'article d'Antony Angrand confirme qu'une des grandes difficultés à résoudre reste le bruit tant celui des moteurs que celui du bang sonique.

SUPERSONIQUES CIVILS

Vers un turboréacteur à faible signature acoustique

LA NASA SE PRÉPARE À EFFECTUER, EN 2016, UNE SÉRIE D'ESSAIS AU SOL DE TURBORÉACTEURS PLUS SILENCIEUX DESTINÉS AUX FUTURS APPAREILS SUPERSONIQUES CIVILS, ÉQUIPÉS D'UNE TUYÈRE SPÉCIFIQUE.

Depuis 2012, la Nasa planche sur différents concepts de supersoniques civils, capables de transporter des passagers tout en respectant la réglementation aéroportuaire à venir concernant le bruit. Dernièrement, l'agence avait même testé certaines maquettes dans ses souffleries d'Ames (Californie) et Glenn (Ohio). Une nouvelle étape vient d'être franchie : dans son budget pour l'année fiscale 2016, l'administration aéronautique et spatiale américaine a inclus un moteur supersonique civil sous forme de démonstrateur.

UNE RÉGLEMENTATION DURCIE.

En 2020, la réglementation aéroportuaire sur le bruit deviendra beaucoup plus stricte qu'elle ne l'est actuellement. En conséquence, les turboréacteurs dont le taux de dilution est relative-



ment bas, cas typique des moteurs pour les appareils supersoniques, auront certainement peu de chances d'être en accord avec cette nouvelle réglementation. Mais General Electric et la Nasa ont testé l'année dernière un concept de tuyère spécifique, réduisant drastiquement le bruit, notamment au sol. Pour 2016, la Nasa espère bien lancer une série d'essais au sol de concepts innovants de systèmes de propulsion à faible signature acoustique. Plusieurs sociétés partenaires à risques, parmi lesquelles Aerion, Boeing, Gulfstream, Lockheed Martin, Pratt & Whitney, Rolls-Royce, figurent dans la liste des documents liés au budget relatif aux projets annoncés par l'administration aéronautique et spatiale américaine.

LE DÉFI DU BANG SUPERSONIQUE.

Le bang supersonique représente une autre difficulté sur le plan technique. L'un des objectifs de la Nasa est de démontrer qu'il est possible de l'atténuer de telle manière qu'il devienne suffisamment imperceptible depuis le sol. Ce qui permettrait à la FAA de concevoir une réglementation pour le vol supersonique au-dessus des zones habitées, ce qui reste actuellement interdit, aux Etats-Unis tout comme en Europe à l'exception de quelques couloirs aériens soigneusement définis. Ce qui a poussé la Nasa à revoir le dessin des concepts d'appareils supersoniques. Ces futurs avions de transport civil capables de dépasser le mur du son auraient une voilure delta à

grande flèche, et une pointe avant très effilée pour « percer » le bang supersonique. Il y a quelques années, la Nasa et le constructeur d'avions d'affaires Gulfstream avaient d'ailleurs testé en vol une perche télescopique montée sur le nez d'un F-15, capable de réduire ce bang, lors du passage du mur du son. Les avionneurs et la Nasa espèrent pouvoir tester en vol de tels avions entre 2020 et 2025... Restera d'ici là à trouver le modèle économique associé à de telles machines. Car Concorde l'avait démontré à ses dépens à son époque. Le bel oiseau blanc resta malgré tout un exemple de non-rentabilité en raison de coûts de maintenance extrêmement élevés et de sa consommation en kérosène.

■ Antony Angrand

CARNET GRIS

GUILLAUME TARDIEU



**Guillaume « Babao » Tardieu
Commandant de Bord**

Babao, le surnom qui a jalonné la carrière aéronautique de Guillaume Tardieu. Un surnom que prononcent toujours ses amis quand ils parlent de lui et que nous reprenons ici, tels les pilotes militaires nord-américains dont l'identité accole toujours leur « nickname » à leur nom. Nous en ayant lui-même expliqué l'origine, il devenait facile de rendre ici hommage au Premier Pilote Tardieu et à son engagement à bord d'un Martin B26 Marauder.

Nous avons reçu Guillaume Tardieu, relativement tôt dans ce long processus d'interview. Il nous a parlé d'abord avec une retenue de situation puis mot après mot, sujet après sujet, une conversation s'est installée, ouverte, franche. Un évident plaisir a rapidement estompé cette pudeur naturelle qui était la sienne, pour partager ces moments forts de sa rencontre avec Concorde. C'était un homme certainement secret sur de nombreux pans de sa vie, y compris professionnelle ; marque de génération certainement. Et même si il ne nous a pas tout raconté, ce qu'il nous a offert de sa mémoire, il l'a fait avec bonheur, avec appétit. Son regard communicatif devenait de plus en plus enjoué et par moment, au détour d'une narration, il joignait les gestes à la parole. Alors, en montée ou en virage, nous le suivions dans ses manœuvres ! C'était peut-être même la première fois, qu'il se dévoilait ainsi au travers de l'histoire de Concorde.

Ses paroles, toujours mesurées sonnent vraies. Quand il raconte ce que furent ses bonheurs, ses doutes, ses déceptions également, c'est toujours sans excès ; ses silences et son regard en ponctuant la conclusion. Au fur et à mesure, il devenait plus aisé de comprendre pourquoi et comment certaines étapes de son parcours sur Concorde lui ont été plus difficiles qu'à d'autres. Son stage de qualification machine par exemple. Entre lui et son instructeur, la communication a été intense et par voie de conséquence la transmission également. Le pilote de ligne et le pilote d'essais ont eu quelques épisodes de tension que Guillaume Tardieu n'a pas toujours bien vécu. Il en fut de même lors de la mise en ligne de l'avion au sein de la compagnie Air France, tant le cordon ombilical semblait difficile à couper avec ceux qui avaient conduit cette machine vers sa maturité. Guillaume Tardieu jugeait que chacun devait rester à sa place; qu'un pilote d'essais n'était pas un pilote de ligne et vice versa. Alors maintenant, c'était à eux, les pilotes de ligne, de travailler, tel qu'ils l'avaient appris et tel qu'ils servaient déjà la ligne depuis de longues années.

Concorde, l'avion sur lequel il a terminé sa carrière, lui a apporté un évident bonheur et certainement beaucoup plus ! Merci de nous en avoir laissé un témoignage.

André Rouayroux

CARNET GRIS

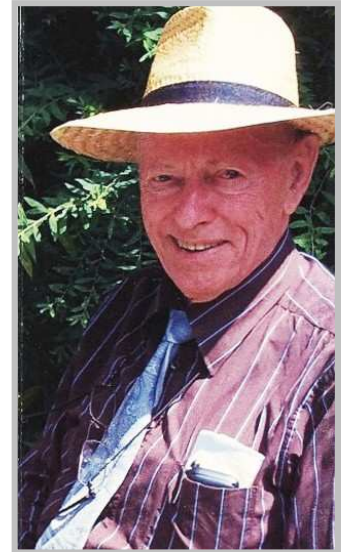
ROLAND LEROY

Notre Ami Roland Leroy nous a quittés le 7 décembre, nombre de ses amis et anciens collègues étaient présents pour un dernier au revoir. Chacun d'entre nous gardera de lui le souvenir d'un homme charmant toujours souriant et « droit dans ses bottes ».

Entrée à la compagnie le 17 octobre 1946 il effectua toute sa carrière à la maintenance, à Orly DC 4 puis à l'escale de Madrid durant 6 ans. Après un bref retour à DM.LK (division entretien en ligne), il fut affecté 9 ans à l'escale de FRA.KI. De retour à Orly au poste de responsable des « vols spéciaux », il prit sa retraite en 1988.

Patrick Sevestre

Le 15 août 1948, je me suis présenté aux hangars d'entretien d'Air France Orly nord (hangars dits DC4). Après quelques explications du « pointeau », je suis affecté dans une équipe et me retrouve à travailler avec un jeune compagnon. Nous formions ce qu'on appelait une « flèche » et ce jour-là j'ai rencontré un titi des banlieues et nous nous entendions très bien. Comme lui, j'ai habité Choisy le Roi. Son épouse, Arlette, travaillait chez l'herboriste. Son père Gaston, un jovial ouvrier, avait toujours une plaisanterie à raconter. Rien ne prédisposait ce garçon à devenir ce qu'il est devenu : un homme presque parfait. A force d'obstination, d'analyses, de recherches et de gentillesse, tout le monde ne pouvait que l'aimer. Toujours un petit mot gentil, ponctuel, ne ratant jamais ni un anniversaire, ni une fête, avec carte et timbre choisis, un petit cadeau à la maîtresse de maison qui l'invitait, habillé impeccablement aussi bien pour voyager que pour aller chez des amis.



Ayant quitté Orly en 1952 pour faire le stage de mécanicien navigant, j'ai retrouvé Roland dans les années 60/70 chef de piste à l'escale de Madrid où il était apprécié de tous. Je crois qu'il y est resté 6 ans. Puis il a repris le même rôle à Hambourg où il est resté 9 ans. Ensuite il a fait « la valise » c'est-à-dire des remplacements dans les escales et il avait l'intention de finir sa carrière à l'escale de Doha, mais la brusque maladie de son épouse a stoppé toute évolution de carrière en escale. Il a intégré le service des vols spéciaux de DM.LK et ce jusqu'à son départ en retraite en 1988. Il ne parlait jamais de la maladie de son épouse ni ce qu'il endurait chaque jour. Au travail il est resté toujours très professionnel. Le décès de son épouse quelques mois avant son départ en retraite l'a beaucoup marqué. Et maintenant il nous joue ce mauvais tour de partir définitivement. On a beau dire que c'est une page qui se tourne, c'est quand même dur de refermer le bouquin.

A bientôt Roland. **Roland Leroy** était l'aîné d'une fratrie de 6 enfants. Il n'a eu qu'une fille qui lui a donné 3 petits fils.

Marcel Georges OMN B747

Lui qui voyageait beaucoup, n'a pas supporté que la maladie le cloue dans un fauteuil après lui avoir pris une jambe. Il lui a fait un pied de nez en décidant à quel moment, lui, Roland voulait partir. Il nous a quitté le 07 décembre 2014 et ces quelques mots de William Ernest Henley issus du poème « **Invictus** » résumant très bien l'état d'esprit qui a été le sien jusqu'au bout.

« **Aussi étroit que soit le chemin
Bien qu'on m'accuse, qu'on me blâme
Je suis le maître de mon destin
Le capitaine de mon âme** »

Patrick Doly

CARNET GRIS

ANDRE BLANC



André Blanc est né en 1925 en région parisienne à Saint Denis (Seine Saint Denis). Après un apprentissage d'ajusteur ouilleur, il entre le 12 novembre 1945 à Air France en qualité de monteur avion. En 1949, il est sélectionné pour effectuer un stage de formation de mécanicien navigant sur Junker 52 et DC3. Breveté en 1950, il a alors 25 ans, il est affecté pour deux ans en Indochine où il vole sur DC3 et Bristol 170. Les histoires qu'il nous a racontées de transport de vaches à bord des Bristol 170 sont mémorables. De retour en France, il vole successivement sur SE 161 Languedoc, Lockheed L 749 Constellation et L 1049 Super Constellation. En 1959, il est un des premiers Officier Mécanicien Navigant qualifié sur Caravelle. Il devient rapidement instructeur, puis chef-mécanicien. A l'arrivée du B727 à Air France, il est nommé chef-mécanicien pour ce type d'appareil. En 1973, il est désigné par la Compagnie comme spécialiste mécanicien navigant auprès d'Aérospatiale afin de suivre la définition de la version de série de Concorde. Il vole alors sur l'avion de présérie 02 puis sur le premier avion de série. Il participe, de février à mai 1975, au premier stage de formation des équipages d'Air France. Il est nommé Chef Mécanicien Navigant de la nouvelle Division Concorde d'Air France, adjoint de Pierre Dudal et, à ce titre, participe aux vols d'endurance. Il occupe cette fonction jusqu'à son départ en retraite en avril 1985. Par la suite, et jusqu'en 1991, il participe en tant qu'instructeur sol, aux stages de formation des équipages Concorde à Aéroformation à Toulouse Blagnac.

André fut un grand professionnel. L'aventure qu'il vécut en Concorde le 21 janvier 1976 en est l'illustration parfaite. Ce jour-là, André est mécanicien navigant sur le vol inaugural de Concorde vers Rio. Les télévisions du monde entier sont tournées vers l'évènement et les journalistes sont à bord pour vivre en direct le vol. Après le décollage de Dakar, des volets de déviation d'air moteur refusent de s'ouvrir et dans ces conditions, il est impossible de passer à vitesse supersonique. Le commandant Pierre Dudal, tente, dans un premier temps, d'aider à l'ouverture de ces portes en accélérant l'avion et c'est André qui, grâce à sa connaissance de Concorde le convainc de ralentir l'avion pour favoriser leur ouverture. Avant de faire

CARNET GRIS

l'irréremédiable demi-tour sur Dakar, Pierre Dudal accepte de ralentir et le miracle se produit, qui sauve la mission. L'incident se traduira par un petit quart d'heure de perdu à l'arrivée à Rio au lieu d'un retour en subsonique sur Dakar, avec toutes ses conséquences médiatiques. Ce jour-là André Blanc faisait l'honneur de la corporation des mécaniciens navigants et des équipages techniques Concorde. Il était aussi l'honneur d'Air France en réussissant à sauver ce vol, placé comme tout vol inaugural, sous si forte pression médiatique, à bord comme à l'extérieur de l'avion. En juin dernier, Pierre Dudal, dans une de ses dernières communications téléphoniques avec André lui avait d'ailleurs confié : « le Rio, c'est toi qui a fait le vol ! ». André avait été très ému par cet hommage.

André faisait partie des gens qui écoutent, qui vous écoutent et qui ne parlent qu'à bon escient ; il avait conservé, malgré son âge, une âme d'enfant et il faut voir comme il s'entendait bien avec les jeunes ; c'était particulièrement évident lors des manifestations grand public que nous organisions autour de Concorde et au cours desquelles, il donnait les « p'tits avions » qu'il avait patiemment fabriqués pour eux.

Au cours de sa longue vie, André a vécu des épisodes douloureux qui l'ont marqué durablement, ainsi lorsque jeune père de famille, il s'est retrouvé veuf ou lorsque, suite à une injustice flagrante, on l'a empêché d'effectuer sa transformation pilote. Il en parlait souvent et on sentait que ces douleurs étaient toujours vives.

Pour nous, ses amis, André c'était la compréhension de l'autre et la bonté. Parfois, on le sentait triste, mais toute mélancolie était effacée lorsque son large sourire illuminait son visage. C'est, pour ma part, ce sourire lumineux que je garde au cœur.

PG



CARNET GRIS
JEANNETTE ZORZ



J'ai été très affligée et très triste d'apprendre le décès de Mademoiselle Zorz. Nous, les PNC, l'avions surnommée Maman Jeannette. Du début des vols Concorde jusqu'à son départ, trop tôt à mon goût !!, elle était présente à presque tous les briefings, et toujours disponible pour nous

Sa rigueur dans le travail, sa loyauté et sa grande valeur morale, ont fait que beaucoup d'entre nous l'admirions. Outre ses grandes qualités dans son domaine, elle savait jauger toute son « équipe » et elle nous connaissait si bien, qu'elle nous faisait confiance

Si elle nous demandait un effort particulier, tel un CDG MEXI CDG en 24 heures (en mars 1980, suite à une longue grève à l'aéroport de Mexico), nous le faisons avec plaisir, mais nous savions qu'elle nous « renverrait l'ascenseur » si nécessaire.

J'ai eu le privilège de « faire son dernier vol » en juillet 1984 et son équipage avait un peu le cœur serré à l'arrivée à Paris.

Après son départ, elle s'est beaucoup occupée de sa maman et a quitté la région parisienne pour le midi où elle est restée silencieuse !!! et n'a donné que peu de ses nouvelles. Ceci explique sans doute, le retard de l'annonce de son dernier « voyage ».

Jeannette, vous avez été une chef merveilleuse et nous parlons encore souvent de l'époque où vous étiez « notre Maman ». Vos compétences professionnelles ont été un exemple pour toutes celles et ceux qui ont eu la chance de vous connaître

Nicole Méneveux

CARNET GRIS

JEAN BOYE



Jean Boyé commence sa carrière aéronautique comme pilote dans l'Armée de l'Air. Après son stage de formation sur avion à réaction aux Etats-Unis, il est affecté à la 3^{ème} escadre de chasse de Reims et participe sur F84F à la campagne de Suez.

Il entre à Air France en 1957, comme stagiaire pilote de ligne. Devenu officier pilote sur DC3 et DC4 en 1959, il vole ensuite sur Caravelle. Commandant de Bord sur Caravelle, puis Instructeur sur Bréguet 763 « Deux Ponts », il est successivement qualifié sur Boeing 727, Boeing 707, Airbus 300, Boeing 747 et enfin Concorde. (*Source Revue Icare*)

J'ai connu Jean Boyé lorsqu'au retour de service militaire, il me fallut faire mon stage d'entrée à la Compagnie, sur Caravelle. Avec Jean comme instructeur, le calme et la sérénité régnaient dans l'étroit cockpit, au sol comme en vol. Même si, à cette date, l'ambiance au poste s'éloignait résolument de l'époque « stupeurs et tremblements » qu'elle connaissait auparavant et qu'elle évoluait résolument vers une plus grande empathie entre membres d'équipages, Jean était un novateur. Voler avec lui donnait confiance en soi ; c'est, à mon sens, l'objectif que doit se fixer le « maître » ; j'ai veillé à m'en souvenir et j'ai pensé à Jean Boyé lorsqu'il m'a été donné d'instruire à mon tour.

PG

EXPOSITION PAUL DURAND-RUEL

MUSEE DU LUXEMBOURG, LUNDI 21 NOVEMBRE 2014



Par Jany Bellat

C'est sous une petite pluie fine que nous arrivons au musée pour retrouver un petit groupe bien à l'abri. Un bandeau de sécurité le long de la queue nous en sépare. On ne fait pas la queue avec le groupe APCOS !! Résolument nous passons sous la ceinture de sécurité. Bien vite réprimandés par un agent de la sécurité !

Après avoir dégusté les Impressionnistes au Musée d'Orsay, nous nous retrouvons donc au Musée du Luxembourg. Un musée qui conservait les œuvres d'artistes vivants acquises par l'Etat mais qui avait refusé les œuvres des Impressionnistes !! Impressionnistes !! Un mot que Louis **Leroy**, chroniqueur pour le journal Charivari, inventa par dérision. Le tableau « Impression, Soleil Levant » de **Monet** l'amuse ! Pas le tableau, mais le titre !! Il ricane devant ce tableau pas encore catalogué chef d'œuvre historique ; « Le papier peint à l'état embryonnaire est encore plus fait que cette marine-là ! »

Monet comparé à du papier peint ! En 1863 il avait déjà éreinté **Manet** ! Ce **Leroy** avait ses propres peintures académiques exposées. Mais après sa mort en 1885, il tombe dans l'oubli. Il restera dans la postérité pour un bon mot !

Paul Durand-Ruel est l'anti Louis **Leroy**. Contrairement au journaliste qui a inventé ironiquement le terme « impressionnistes », le marchand d'art ne se paie pas de mots mais il voit clair et il est nanti d'un bon portefeuille. Il a très tôt compris la valeur esthétique avant celle de marchandise .Il devient le soutien de **Monet, Degas, Cézanne et Renoir**. Il achète leurs œuvres massivement pour les protéger car leur cote est fragile.

Fils d'un papetier parisien devenu galeriste dans les années 1830, il travaille avec son père à partir de 1851. A cette date il présente **Delacroix, Corot, Daubigny et Rousseau** ; Ce qu'on appelle l'école de 1830 et celle de Fontainebleau, puis **Manet** auquel il achète en 1872 une trentaine de toiles dont plusieurs de ses chefs d'œuvre. A cette date acheter **Manet** est un risque et **Monet** ou **Pissaro** de la folie !! Et il persévère ! Car il ne doute pas de ces artistes en dépit de la mévente.

Les années 1870 sont difficiles, la décennie suivante pire encore. Les expositions du groupe impressionniste ne convainquent toujours pas et **Durand-Ruel** survit grâce à ses valeurs sûres d'autrefois. Il cherche des collectionneurs, n'en trouvant pas il cherche ailleurs.

En 1863 il fait voyager ses impressionnistes à Berlin, Londres et Boston. Peu de réactions. En 1886 il recommence à New York et là, il commence à vendre **Monet, Sisley et Degas**. Le marché américain est ouvert ! Les collectionneurs américains n'hésitent pas à acquérir des œuvres. Leurs achats sont aujourd'hui dans les musées au Metropolitan de New York, à Boston, Pittsburg, Chicago ou Saint Louis ! Au même moment les riches amateurs parisiens accumulent les vrais et les faux **Wateau, Fragonard et Boucher** pour orner leurs hôtels !

Les œuvres réunies aujourd'hui au musée du Luxembourg rappellent le destin américain de ces toiles, en occultant que l'Administration des Beaux-Arts a refusé la moitié du legs **Caillebotte** en 1895 et que personne dans ces services ne vit d'objection à ce que **Durand-Ruel** vende « La Musique aux Tuileries » de **Manet** à Londres, après avoir cédé quatorze œuvres aux **Havemeyer** à New York et trente-six en Allemagne en 1910 !

VIE DE L'ASSOCIATION



La même Administration a aussi laissé partir « Un Dimanche après midi à l'Île de la Grande Jatte » de **Seurat** à Chicago et « Les Demoiselle d'Avignon » à New York !

Cet excès de discrétion est le seul reproche que l'on puisse adresser à l'exposition.

L'occasion aurait été parfaite de rappeler avec quelle obstination musées et collectionneurs privés français ont méconnu les mouvements artistiques qui se sont créés en France au Second Empire jusqu'à la seconde guerre mondiale, voire plus tard. Moment où les amateurs américains, allemands ou nordiques constituaient des ensembles de premier ordre.



On se consolera devant « le Combat du Kearsage et de l'Alabama » admirable **Manet** venu de Philadelphie, ou devant les **Delacroix**, **Degas**, et plusieurs **Monet** « Américains » eux aussi !



Les **Monet** majeurs viennent de Washington, Boston ou Philadelphie. Les très beaux **Pissarro** de Cleveland et Pittsburg et ce superbe tableau « Liseuse au printemps » de **Monet** a été prêté par Baltimore.

Maintenant il est temps de découvrir ces merveilles. Tous ensembles nous prenons possession de nos écouteurs. Notre guide se présente la voix prise dans un grésillement dû, nous dit-elle, à son écharpe ! Enfin tout rentre dans l'ordre, et nous commençons notre visite.



Premier regard sur une toile peinte par **Renoir** représentant **Paul Durand-Ruel** à 79 ans. Son visage est serein. Derrière ses manières douces et polies, se cachent néanmoins une obstination et une volonté pour la défense de l'art que rien ne fait plier.



C'est en 1855 que **Paul Durand-Ruel**, âgé de 24 ans, réalise quelle est sa vocation. Lors de l'Exposition Universelle à Paris, il tombe en admiration devant les trente-cinq œuvres de **Delacroix** qui sont présentées. « C'était le triomphe de l'Art vivant sur l'Art Académique » Il sait qu'il va dès lors se battre pour faire connaître et apprécier les œuvres des artistes contemporains en qui il croit.

Le premier de ces peintres est **Delacroix**. Ensuite il s'intéresse aux œuvres réalistes de **Courbet** et **Corot**. Pour lui ces trois peintres étaient les précurseurs du mouvement impressionniste.



VIE DE L'ASSOCIATION

Paul Durand-Ruel royaliste militant n'hésita pas à aider **Courbet** communard, en mettant à l'abri dans sa galerie le contenu de son atelier confisqué par la justice après sa condamnation pour son action lors de la Commune.



Son intérêt va également à l'école de Barbizon. Ces peintres choquent car ils sont les premiers à peindre en extérieur, d'après nature. **Durand-Ruel** apprécie particulièrement les forêts noires et vivantes de **Théodore Rousseau**, les paysans réalistes de **Millet** alors mal perçus par la bourgeoisie, ou encore l'atmosphère ouatée et paisible des paysages de **Corot**.



Il aime et défend avec conviction les peintres du quotidien tels **Monet** et sa gare Saint Lazare enfumée. **Pissaro** et ses boulevards parisiens, **Degas** et ses danseuses, **Renoir** et ses baigneuses. **Durand-Ruel** aime l'atmosphère de ces toiles et les effets de lumière dont ces artistes contemporains savent jouer.

Alors qu'il a installé sa galerie rue Laffitte (qui devient la rue des experts et des marchands) la guerre franco-prussienne éclate. C'est à Londres où il trouve refuge avec sa famille et ouvre une galerie dès 1870, qu'il rencontre **Monet** en 1871 par l'intermédiaire de l'artiste **Charles François Daubigny**, puis **Pissaro**. Grâce à cette rencontre la chance sourit enfin à **Monet**. **Paul Durand-Ruel** s'enthousiasme pour sa peinture et celle de **Pissaro**. « Sans lui nous serions morts de faim à Londres » dira **Monet** plus tard.

En ce début des années 1870, le marchand est touché par une terrible perte, Son épouse **Eva**, enceinte de leur sixième enfant, s'éteint à la suite d'une embolie pulmonaire après avoir pris froid un soir au retour de l'Opéra. **Paul Durand-Ruel** âgé de 40 ans, se retrouve seul avec ses cinq enfants dont l'aîné a 9 ans et la cadette a peine 1 an. Il ne se remariera pas et va dès lors se consacrer plus que jamais à l'art et aux artistes. Enthousiaste et certain du talent de ses protégés, le marchand ne cesse de les encourager et développe avec eux des liens d'amitié forts, comme en témoigne leur riche correspondance. **Durand-Ruel** doit d'ailleurs, souvent, empêcher **Monet** (éternel insatisfait) de détruire ses toiles. **Monet** qui dira plus tard « Nous lui devons tout. Il s'est entêté, acharné, il a risqué vingt fois la faillite pour nous soutenir ». **Renoir**, l'un des plus fidèles amis du marchand lui affirme : « Ils (le public, la presse, et les marchands) auront beau faire, ils ne vous tueront pas votre vraie qualité : l'amour de l'art et la défense des artistes avant leur mort. Dans l'avenir ce sera votre gloire ! »

Durand-Ruel aimait à dire « Dire que si j'étais mort à soixante ans, je mourrais criblé de dettes et insolvable parmi des trésors méconnus ! ».

Régulièrement refusé au salon officiel, outre les salles d'exposition de sa galerie, **Paul Durand-Ruel** ouvre aux curieux les portes de son appartement, transformé en musée de l'impressionnisme. Tableaux de **Renoir**, **Monet**, **Degas** etc...



Documents d'archives, publications et photographies anciennes conservent le souvenir de cet ensemble unique de 400 chefs-d'œuvre aujourd'hui dispersés entre les plus prestigieuses collections du monde. Son appartement est une vitrine qu'il ouvre aux amateurs afin qu'ils

VIE DE L'ASSOCIATION

puissent se projeter dans leur propre intérieur avec des toiles impressionnistes. Comme il le disait « On n'apprécie une œuvre d'art que lorsqu'on la possède et que l'on vit avec elle ».

Les portes des salons de l'appartement sont décorées par **Monet**. Dans la salle à manger trône « Le Déjeuner des Canotiers » de **Renoir**.



Il y a en tout 400 tableaux de **Boudin, Puvis de Chavanne, Cassatt, Sysley, Degas, Rodin, Morisot, Cézanne**. Entre 1891 et 1922 l'année de sa mort, **Paul Durand-Ruel** aura acheté plus de 12 000 œuvres, dont plus de 1000 **Monet**, 1500 **Renoir**, 800 **Pissaro**, 400 **Degas, Sysley** et **Marie Cassatt**. Ainsi que le déclara le critique d'art **Gustave Geffroy** : « **Paul Durand-Ruel** constitua le plus merveilleux musée de peinture contemporaine qui soit en France ».



La visite est terminée, mais nous restons « scotchés » devant 3 magnifiques tableaux de **Renoir** (grands formats) « Les Danses ! A Bougival, à la campagne, à la ville ». Les danses sont joyeuses, les acteurs du tableau respirent la joie de vivre. On voit le bas des robes virevolter et les danseuses sont gracieuses. Leurs visages sont peints avec beaucoup de délicatesse, on dirait de la porcelaine ! (**Renoir** est né à Limoges et connaît la finesse et la transparence de cette matière. Il était dans sa jeunesse peintre de porcelaine !)



C'est la première fois que ces 3 tableaux sont exposés ensemble.

C'est à **Renoir** que **Paul Durand-Ruel** demandera de faire les portraits de toute sa famille.

Nous quittons le musée enthousiasmés par cette super exposition. Les plus beaux tableaux des impressionnistes qui ont été vendus à l'étranger. Rien que des chefs d'œuvre !!

Nous poursuivons notre promenade direction le restaurant où nous sommes attendus à « La Bastide de l'Odéon » lorsque soudain arrêt des premiers marcheurs !! Des voitures de police barrent la rue de Vaugirard devant le Sénat. Renseignements pris, il y a la visite à Paris du président d'Egypte **Abdelfattah Al Sissi** dit **Sissi** !!!

Pas de chance, lors de notre dernière sortie au musée du Luxembourg, nous avons eu droit à la visite du Président de Chine !! Avec pour nous tous les inconvénients de ces visites (stations de métro fermées, routes barrées, peu de bus, peu de taxis !! La galère !!)

Aujourd'hui on nous demande de faire le tour du quartier pour rejoindre notre restaurant. Les jardins du Luxembourg étant fermés eux aussi ! Après une promenade ante-digestive nous voilà réunis devant un Kir qui nous rend vite heureux d'être ensemble autour d'un bon repas !

Un dernier petit café et nous nous quittons avec bien sur l'espoir de se revoir bientôt. Avant de repartir vers son île de beauté, **Anik** notre corse se rend à un rendez-vous avec Croisi-Europe pour mettre au point notre voyage sur le Danube. Après avoir organisé merveilleusement cette sortie, un autre challenge, réussir ce voyage. Il se présente bien, 23 Apcosiens déjà sur les listes !



Un grand merci **Anik** !!

JB

VISITE DU MUSEE PICASSO

**A l'Hôtel Salé, 5 rue de Thorigny,
Avec l'APCOS, le jeudi 8 janvier 2015**



**Par Ginette et Jean Rousseau
Membres actifs**

Jour bien morose que ce 8 janvier 2015, à Paris... la pluie s'est invitée vers la fin de la matinée et, tout un chacun évoque dans ses conversations, l'assassinat de douze personnes, la veille, à deux pas de là... ils étaient dessinateurs humoristiques, journalistes, chroniqueurs ou policiers attachés au journal satirique « *Charlie Hebdo* »... et, c'est ainsi que 14 Apcosien(e)s se retrouvent au restaurant « Le Progrès », rue de Bretagne.

Repas très convivial autour d'une table devenue carrée après maintes manœuvres...avec un menu au choix dont on ne peut que vanter la qualité et la quantité ...Bravo à ceux qui ont découvert ce restaurant situé à proximité du musée « Picasso »...que nous rejoignons à 14h30.

Dehors, et même à l'entrée du musée, le « *Je suis Charlie* » rendait hommage à ceux, qui, comme Picasso, mais dans un registre autrement « féroce », étaient des « virtuoses du trait »...

Le musée « Picasso ».



Restauré, puis aménagé après une fermeture au public de cinq années, l'ancien « Hôtel Salé » est entièrement dévolu, suprême hommage, à un seul peintre : **Pablo Picasso**. Cet hôtel fastueux, fut construit en 1660 d'après les plans de l'architecte Jean Boullier de Bourges à la demande d'Aubert de Fontenay, alors « fermier des gabelles ».



L'avoir baptisé « Hôtel Salé » ne fait que rappeler malicieusement cette fonction ... Se serait-il, au passage, « sucré » ? (cf : argot parisien).

D'architecture « baroque », cet hôtel offre au public, sur quatre niveaux, 3800 m² et 37 salles dont certaines, en « sous pente », laissent apparaître une charpente de toute beauté, cinq mille œuvres de Picasso : 297 peintures, 307 sculptures et 200.000 pièces d'archives.

Le musée attend plus de 700.000 visiteurs en 2015 ... représentant 1,5 M€ de billetterie ... !

Le peintre « Picasso ».

Artiste de génie, peut-être, mais exceptionnel quand on se nomme *Pablo Diego José Francisco de Paula Juan Nepomuceno María de los Remedios Cipriano de la Santísima Trinidad Mártir Patricio Ruiz y Picasso* ...à la naissance !

Naissance donc, à Malaga en Andalousie en octobre 1881, d'un père, José Ruiz y Blasco, professeur de peinture à l'école provinciale des Arts et Métiers, et Maria Picasso López, fille de vigneron...

VIE DE L'ASSOCIATION



Pablo Picasso en janvier 1962.

A dix ans, la famille déménage à La Corogne en 1891, puis à Barcelone où le père devient professeur à l'école des Beaux-Arts de cette ville, la Llotja

Peintre débutant à huit ans, et pour cause, encouragé par son père, (nous dirions aujourd'hui formaté), il expose ses premiers tableaux...

Reçu en 1896, à 15 ans, à l'école de la Llotja où enseigne son père, il part à Madrid l'année suivante après avoir été reçu à l'Académie Royale San Fernando. Puis s'ensuivent de nombreux allers et retours à Barcelone, de nouveaux contacts avec des poètes et peintres dont Miguel Utrillo. L'année de l'exposition universelle de 1900 le voit à Paris ... où il s'installera !

Influencé, sa longue carrière d'artiste l'aura été :

- par les maîtres espagnols (Goya, Le Greco ...) et l'Art exotique, particulièrement Africain,
- par la « tauromachie »,
- par ses différentes liaisons féminines (huit dont deux épouses dont il aura quatre enfants)
- par les événements : sa longue vie, de 1881 à 1973, aura vu six guerres auxquelles il n'a pas participé directement, l'Espagne étant restée neutre pour cinq d'entre-elles (1914-18, 1936-39 en Espagne, 1939-45, Corée, Indochine et Algérie...)....et pendant tout ce temps il aura eu autant de détracteurs que d'admirateurs. En effet, si Hitler et Goebbels le classait avec Chagall parmi les peintres dégénérés, une certaine presse française n'était guère plus enthousiaste.
- par ses contemporains, tels Braque, Cézanne, Matisse ou encore Manet et Renoir ...

Plusieurs périodes ont marqué son œuvre, bleue de 1901 à 1904 (le bleu étant la teinte dominante), rose (1904-1906), le cubisme et la « déconstruction » (de 1907 à 1914), le surréalisme jusque dans les années 1934-35, le pacifisme avec « Guernica », l'après-guerre et la poterie à Vallauris proche de Mougins où il décédera en 1973.

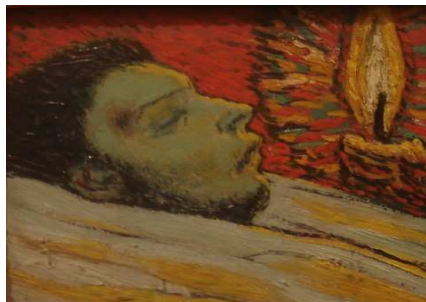
Et enfin, qui ne connaît pas cette signature ?

La visite :

Après un contrôle, somme toute assez classique, le groupe est accueilli par notre guide d'un jour dont n'aurons qu'à nous louer... la liaison « hertzienne » améliorant considérablement le suivi... A chacun son oreillette ... sachant que l'exposition est à la fois thématique et chronologique...

o **Picasso, jeune peintre :**

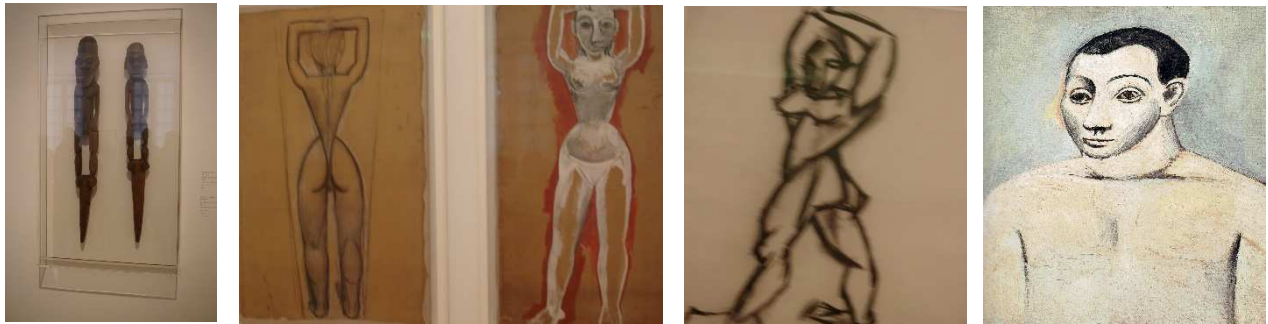
Dans la première salle sont présentées des œuvres de jeunesse, figuratives et relativement colorées, particulièrement celle représentant son ami décédé dont la « palette » rappelle Cézanne...L'autoportrait est de la période bleue...



VIE DE L'ASSOCIATION

○ **Picasso et l'art « africain » :**

La seconde salle fait apparaître une référence à l'art africain : il s'agit ici de « pieux » de délimitation de territoires avec des visages dont Picasso s'inspirera. Les silhouettes sont de plus en plus stylisés et le trait bien marqué (sourcils).



○ **Picasso et la « révolution cubiste » :**

Dès la troisième salle, on en termine avec la référence aux arts exotiques pour pénétrer dans la période de « déconstruction », donc de la « révolution cubiste ». Il devient donc inutile de rechercher une silhouette habituelle...

Ici, à droite, « l'homme à la guitare »...et à gauche « l'homme à la mandoline »...



○ **Picasso et la technique du « papier collé » :**

Puis Picasso n'utilise plus de peinture et ne procède que par « collage » d'éléments de papier, de tissus, de toile cirée ou de cordage...



○ **Picasso et les modèles familiaux :**



Pour Olga Khokhlova, l'égérie des « ballets russes » et mère de Paulo, Paulo Picasso en arlequin, Dora Maar ou Françoise Gilot sa dernière compagne, Picasso diversifie ses styles, redevenant même très romantique pour Olga ...

VIE DE L'ASSOCIATION

- **Picasso, Guernica, la douleur du monde et le pacifisme :**



Pour la République espagnole l'année 1937 fut terrible et la peinture de Picasso s'en ressentira à travers « Guernica », vaste fresque murale qui n'est pas présente dans ce musée ...mais également par le « **chat saisissant un oiseau** », représentant la ville de Madrid prise par les troupes de Franco...



Cette tristesse lui fait alors prendre conscience de la « douleur du monde » et il voit même Dora Maar, sa compagne de l'époque, en « **femme qui pleure** » puisqu'il dira d'elle « qu'il n'avait pu la voir ou l'imaginer autrement qu'en train de pleurer »...

- **Picasso, Braque, Cézanne, Matisse ou Manet... ou, à la manière de...**



- **Picasso et la guerre de Corée...** le peintre est alors membre du PC français et traduit l'horreur de cette guerre de Corée...les victimes sont des civils coréens ... les soldats sont américains...
- **Picasso et la poterie à Vallauris :**



A l'été 1946, Picasso découvre Vallauris et ses céramiques auxquelles il s'initie. Il y produira 4500 pièces dont la « **chèvre** » que nous avons pu voir au musée ...

Pablo Picasso meurt à Mougins le 8 avril 1973 ... ville dont le maire refusa l'inhumation sur le territoire de la commune voyant en lui un « communiste milliardaire »... il est vrai que ses biens comprenaient onze propriétés et ses œuvres représentaient, en 1974, l'équivalent de 40 milliards d'euros 2014... Il sera finalement inhumé dans le parc du **château de Vauvenargues**, dans les Bouches du Rhône...

Il va de soi que ce compte-rendu de visite n'est pas exhaustif car l'exposition permanente recèle de nombreuses toiles, sculptures ou poteries, en particulier tout ce qui est relatif à la « **tauromachie** » qu'en bon *Andalou* il aimait, mais également tout ce qui concerne les recherches effectuées dans tous les domaines...

Fin de la visite vers 16 heures... le beau temps est revenu ainsi que le prévoyait « l'horoscope » de notre ami Pierre Grange...car c'était écrit sur son écran de portable...

Encore une belle visite à mettre à l'actif de nos organisatrices que nous remercions vivement. A bientôt et encore bonne année à tous... !

GJR

SOIREE AU SENAT 25^{ème} ANNIVERSAIRE DE L'APCOS

24 JANVIER 2015

Par Jany Bellat

Ce soir, grâce à Monsieur **Jean Claude Lenoir** Sénateur de l'Orne et son assistante Madame **Sylvie Bréard**, nous fêtons le 25^{ème} anniversaire de l'APCOS sous les ors de la République ! Monsieur **Lenoir** se souvient avec émotion de ce vol sur Rio en Concorde et comment, grâce à la conférence donnée dans sa ville de **Mortagne au Perche**, il avait pu réaliser un de ses rêves « piloter cet avion merveilleux » ! Hum ! Sur simulateur seulement !!

Ce 24 janvier 2015 nous a réservé un temps clément. Pas de neige ni de verglas, seulement une température un peu fraîche qui rosit le visage des dames et le nez de ces messieurs. Nous pénétrons dans le palais du Luxembourg siège du Sénat (une des deux chambres qui composent le parlement).

La première pierre de ce bâtiment a été posée en 1675 par Marie de Médicis. Ce bâtiment connu plusieurs affectations : demeure royale, prison révolutionnaire puis siège du pouvoir exécutif très brièvement après la révolution. Il accueille le Sénat de la République depuis 1879.

Aujourd'hui l'entrée du Sénat est sous contrôle policier après les événements dramatiques de ce début du mois (Je Suis Charlie !). Police armée à l'entrée et vérification d'identité ! Nous avons tous un sticker collé sur nos vêtements, plus bien sûr, nos badges qui nous sont remis par Aline et Annick pour pénétrer à l'intérieur du bâtiment. Un autre contrôle sous les portiques, peu silencieux lors de notre passage !

Un petit escalier (difficile à monter pour nos adhérents peu sportifs) nous mène dans le vestiaire puis dans la salle où nous sommes réunis devant une coupe de champagne et des petits canapés appétissants et bien tentants.

Des petits groupes se forment : « Ah je suis content de te revoir ! Depuis quand déjà ? Oh un certain temps. 15 ans je crois !! Houhou c'est pas possible !! » On se retrouve, on bavarde, on égrène des souvenirs !! La salle se remplit vite et la température dans la salle grimpe ! Champagne et boissons sont appréciés !

Enfin il est temps de passer dans la salle où le repas sera servi. Un magnifique lustre surplombe les tables dressées pour nous recevoir ; tables de 8 vite occupées selon les affinités !! Tout le monde installé, Pierre notre cher Président nous fait un petit discours de « bienvenue », rendant hommage à notre ami **Henri Perrier**, disparu le 6 mai 2012, et qui était avec nous à la soirée au Sénat le 22 janvier 2011. Il nous manque !

Ensuite Pierre remercie de leur présence les ancien(nes) qui étaient sur Concorde au tout début. **Gilbert Defer** Pilote d'Essais qui faisait partie du carré d'as Turcat, Franchi, Defer, Pinet. **M Dang Méo Ty** qui préparait les vols supersoniques et **Jean-François Berthelot** qui faisait partie de la première équipe de Maintenance sous la houlette de notre regretté ami **Gaby Aupetit**. Côté PNT : **René Duguet** et **Gilbert Barbaroux** et du côté PNC, **Albert Leblanc** (du Laté 631 au Concorde !) et **Nicole Méneveux**, en saluant sous les applaudissements, le record d'heures de vols de **Pierrette Cathala** (5 500 heures). Il salue également le travail titanesque de **Philippe Borentin** (28 000 vols répertoriés) avec photos !! Applaudissements nourris. Sans oublier bien sûr « les filles » qui organisent les sorties, les voyages (une pensée pour **Anik** notre corse qui n'a pas pu se joindre à nous et remerciements à **Aline** notre efficace secrétaire. Ré applaudissements !!

Les serveurs se montrent aux portes. Ils attendent pour commencer le service du repas.

VIE DE L'ASSOCIATION

Un repas que nous dégustons avec plaisir plat après plat. Pot au feu truffé au foie gras, savoureux, carré d'agneau cuit rosé très tendre, un régal, un petit rocamadour sur un lit de salade et pour finir une aumônière aux marrons glacés, le tout arrosé avec un très bon Bordeaux Graves rouge 2010 !!

C'est l'unanimité. Le repas était délicieux. Le service est perturbé par le déplacement intempestif des invités pour retrouver d'anciens amis dispersés à toutes les tables !

Soudain apparaissent à l'entrée de la salle Yannick et Gilbert les bras chargés de roses. Ils ont comme mission l'offre d'une rose à chaque dame ! Ils sont récompensés par une bise !! Agréable mission ! Ils s'en acquittent avec plaisir.

L'heure tourne. Bientôt 11 heures !! Quelques invités quittent la salle et d'autres profitent des dernières minutes pour échanger adresses, Email, téléphone, iPhone pour les SMS ; une communication moderne !! Soudain le noir complet. C'est le signal pour tous de quitter les lieux. En continuant nos bavardages nous nous dirigeons vers le vestiaire. Il fait froid dehors et on a intérêt à bien se couvrir.

Nous avons comme toujours beaucoup de mal à nous séparer après une soirée très réussie. Nous sommes prêts à partager d'autres moments pour nous retrouver !!

« Tu sais il est encore temps pour t'inscrire sur le **Danube** ! Avec nous ... ! Nous sommes 25 maintenant ! Ça va être super »

Promesses, promesses et bises !...
A bientôt !...

JB

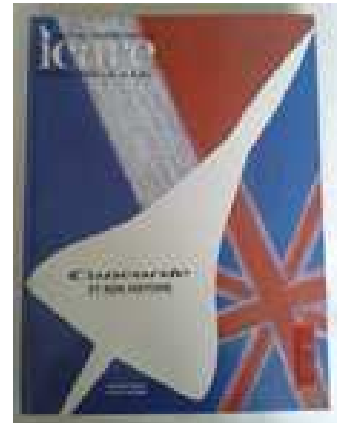


Photos : Annick Moyal, Martine Péliison, Jean Claude Sauvegrain.

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



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



PARAPLUIE

VIE DE L'ASSOCIATION

CALENDRIER 2015

Édition mars 2015

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

2015

- 06 mai **Bureau** 10h00
- 20 mai **Bureau** 10h00
- 30 mai Conférence Exposition à Coulommiers**
- 03 juin **Bureau** 10h00
- 05 juin Sortie « Jardins Albert Kahn »**
- 17 juin **Bureau** 10h00
- 01 juillet **Bureau** 10h00
- 25 juillet 15^{ème} anniversaire accident de Gonesse**
- 02 septembre **Bureau** 10h00
- 16 septembre **Bureau** 10h00
- 25 septembre – 3 octobre Croisière Danube**
- 07 octobre **Bureau** 10h00
- 13 octobre Conseil d'Administration**
- 21 octobre **Bureau** 10h00
- 04 novembre **Bureau** 10h00
- 18 novembre **Bureau** 10h00
- 02 décembre **Bureau** 10h00
- 16 décembre **Bureau** 10h00



Roi et Reine à Paray !

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.



Photo Bernard Charles