
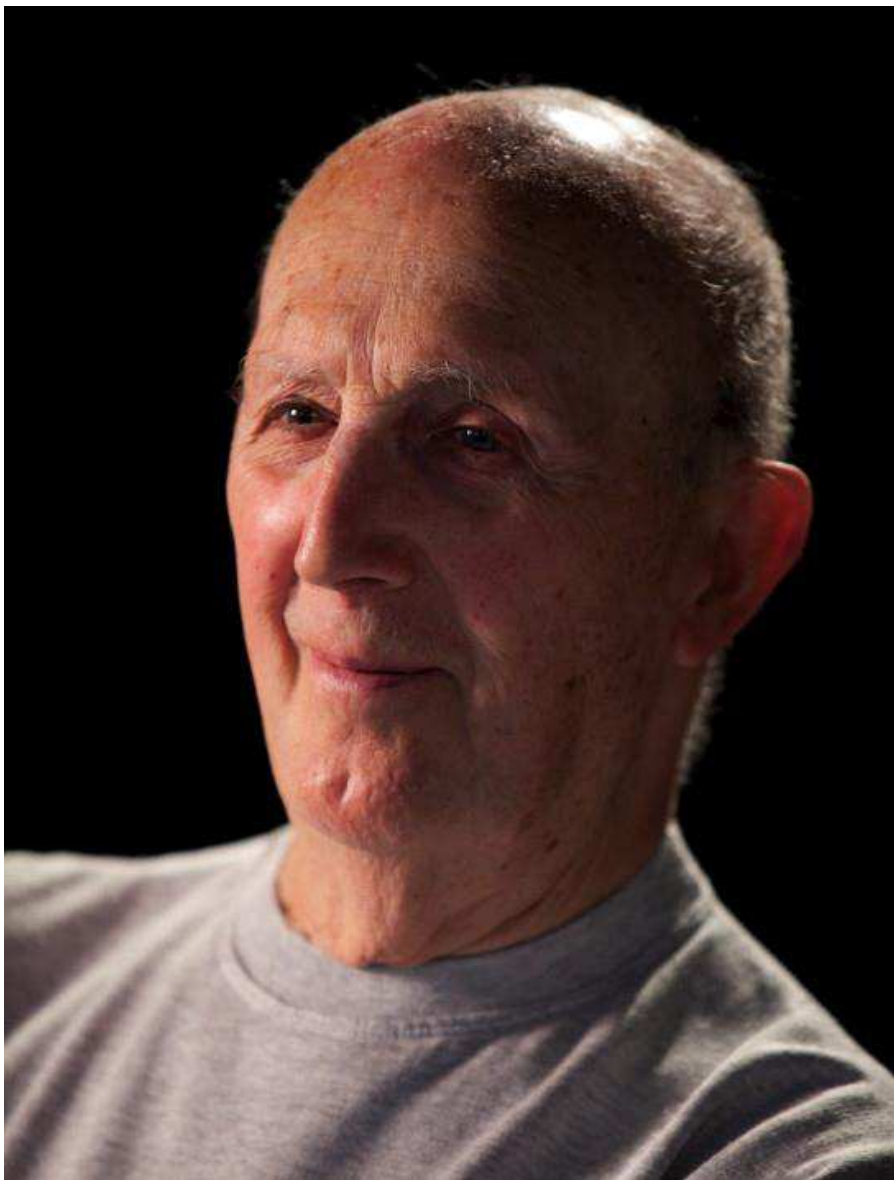


N°51 avril 2016

mach 2.02

The logo for A.P.CO.S features a globe with a grid pattern. A Concorde airplane is depicted in flight, positioned behind the globe. The acronym 'A.P.CO.S' is written in a red, stylized font above the globe. The word 'mach' is written in a large, black, serif font, and '2.02' is written in a large, red, serif font, both overlapping the globe and airplane.

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



Adieu à André Turcat



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.
- **Président d'honneur :** Philippe Girard.
- **Vice-Présidents :** Annick Moyal, Alain Piccinini, Michel Rétif.
- **Secrétaire :** Aline Weyl.
- **Secrétaires Adjoins :** Pierrette Cathala, Gérard Duval, Patrick Sevestre.
- **Trésorier :** Hubert Michaut.
- **Trésoriers Adjoins :** Gilbert Barbaroux, Philippe Borentin.

Commissions

- **Commission communication :** Jany Bellat, Michel Rolland.
- **Commission activités culturelles :** Anik Boglino, Jany Bellat, Michel Rétif, Aline Weyl.
- **Commission informatique :** Hubert Michaut, Claude Poulain, Michel Rio.
- **Commission patrimoine :** Alain Piccinini, Philippe Borentin, Gérard Duval, Pierre Grange, Raymond Machavoine, Hubert Michaut, Yannick Pluchon, Loïc Pourageaux, Michel Rio, André Rouayroux, Patrick Sevestre.
- **Commission produits dérivés :** Aline Weyl, Gilbert Barbaroux.
- **Commission statuts :** Pierre Grange, Michel Rio.

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.

Photo de couverture : Virginie Chopelin (Air France)

Impression : Editions Air France

Revue Mach 2.02 N°51, avril 2016

- 1 SOMMAIRE**
- 2 EDITORIAL DU PRESIDENT**
- 3 HOMMAGE A ANDRE TURCAT**
- 8 LE VOL INAUGURAL DE CONCORDE, 20 ANS DEJA**
Par Nicole Chabrier
- 10 CONCORDE, VOL INAUGURAL 21 & 22 JANVIER 1976**
Par Jean-Pierre Labat
- 12 PANNE DE VOLETS SUR CONCORDE**
Par André Blanc
- 14 1975, LES VOLS D'ENDURANCE CONCORDE**
Par Jean-Pierre Labat
- 20 POUR SOURIRE ... A PROPOS DES POMPAGES !**
Par Edgard Chillaud
- 21 MA PREMIERE RENCONTRE AVEC CONCORDE**
Par François Suteau
- 24 R45 A NANCY, EN MIRAGE III**
Par Denis Turina
- 25 RECHERCHES SUPERSONIQUES 2000 – 2015**
Par Gérard Duval
- 29 DEUX PANNES, UN DECOLLAGE ET UNE GROSSE COLERE**
Par Alain Bataillou
- 32 UN CERTAIN ... NAJEEB ELIAS HALABY**
Par André Rouayroux
- 36 UNE DERNIERE PRESENTATION EN VOL DE CONCORDE**
Par Pierre Grange
- 38 LA REVUE DE PRESSE DE RENE**
Par René Duguet
- 40 CARNET GRIS**
- 42 LE DANUBE**
Par Ginette et Jean Rousseau
- 47 DINER AU SENAT**
Par Jany Bellat
- 50 FRAGONARD AMOUREUX**
Par Jany Bellat
- 54 VISITE DU MUSEE DE LA LEGION D'HONNEUR**
Par Ginette et Jean Rousseau
- 57 L'APCOS A LA JOURNEE PORTES OUVERTES DES METIERS DE L'AERIEN**
Par Pierre Grange
- 58 PRODUITS DERIVES APCOS**
- 60 CALENDRIER 2015-16**
- 61 CONTACTS**

EDITORIAL



Le 21 janvier 1976, le Fox Alpha s'élançait pour son vol inaugural vers Rio. Les contemporains de l'évènement se souviendront de l'image des Concorde Air France et British Airways, côte à côte sur les écrans de télévision et décollant au même moment, marquant à la fois la fin de treize années de coopération entre France et Grande Bretagne mais aussi le début d'une nouvelle saga : l'exploitation en ligne où ce fut chacun pour soi, la Manche étant redevenue une barrière. En ce début 76, alors que la route de l'Amérique Nord n'était pas encore ouverte, peu de gens auraient pu imaginer que l'expérience commerciale supersonique se poursuivrait si longtemps et qu'il faudrait une catastrophe et la désaffection de la clientèle qui en découlerait pour clore cette grande aventure. Lors de notre dîner anniversaire au Sénat, le 23 janvier, nous avons fêté celles et ceux qui avaient participé, il y a 40 ans, à ce vol mémorable et qui avaient répondu à notre invitation.

La triste nouvelle de ce début d'année fut la disparition d'André Turcat qui après une vie riche et remplie nous a quittés dans une sérénité assumée. André incarnait Concorde pour avoir été le Directeur des Essais en Vol évidemment mais aussi et peut être surtout par les écrits et les paroles enregistrées qu'il laisse après lui. Ce grand témoin de l'épopée Concorde (*il n'aimait pas que l'on parle d'aventure Concorde*), est, à ce titre unique ; il est le seul à avoir su parler au grand public de la genèse du supersonique. Mach 2.02 lui rend hommage par la voix de ses frères d'armes, Michel Rétif et Jean Pinet, et en publiant l'homélie prononcée le 9 janvier 2015 en l'église Saint-Jean-de-Malte par le frère Daniel Bourgeois.

Cette disparition et ce quarantième anniversaire, tous deux traités assez discrètement par les médias nous montrent qu'aujourd'hui Concorde appartient à l'histoire, ce qui renforce notre volonté de pérenniser son patrimoine. L'heure est au recueil de témoignages et à l'archivage de tous documents en relation avec Concorde. Un accord avec les Archives Nationales est en cours de rédaction qui permettra de sauvegarder les documents en notre possession tout en les mettant à la disposition du public, tâche primordiale pour l'Apcos.



Pierre Grange

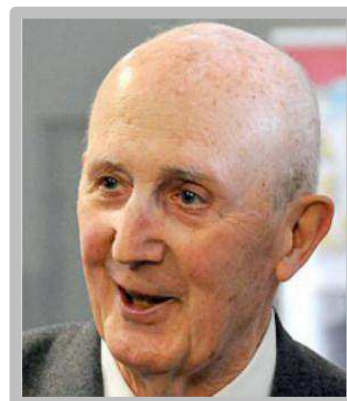
Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue :

Jean-Paul André, Martine Anné, Gilbert Barbaroux, Alain Bataillou, Jany Bellat, Philippe Borentin et le site « lesvolsdeconcorde.com », Nicole Chabrier, Pascal Chenu, Edgard Chillaud, Virginie Chopelin, René Duguet, Gérard Duval, Pierre Grange, Jean-Pierre Labat, Hubert Michaut, André Palau, Jean Pinet, Michel Rétif, André Rouayroux, Ginette et Jean Rousseau, François Suteau, Denis Turina, Aline Weyl.

Remerciements aux membres du comité de relecture.

**Homélie pour les obsèques d'André Turcat, en l'église Saint-Jean-de-Malte à Aix-en-Provence, le 9 janvier 2015
par le frère Daniel Bourgeois**

Je sais par expérience que tu avais le cœur généreux et l'intelligence accueillante pour tous ceux qui avaient la chance de te rencontrer. J'en déduis qu'aujourd'hui, notre assemblée n'est pas constituée uniquement par des « catholiques bon teint » mais qu'elle représente toute la richesse de notre humanité contemporaine, avec ses convictions, ses doutes, ses hésitations et ses perplexités face à l'avenir. Bref, cette assemblée que nous constituons aujourd'hui, est le reflet de la richesse de ta personnalité, de ton œuvre, de ton courage, de tes interrogations personnelles et de ta merveilleuse capacité de comprendre et d'aimer. Permets-moi cette image : nous sommes le kaléidoscope de ce que tu as été pour nous et tous, nous éprouvons, au fond du cœur, malgré la peine et l'arrachement de la mort, une sorte de fierté de ce que tu as été, et de ce que tu as permis à chacun de devenir par le simple fait d'avoir fait un « bout de chemin » à tes côtés. Voilà ce que nous sentons surgir du fond de notre cœur, un mouvement de reconnaissance pour la beauté de la vie, de la sagesse et de la liberté humaines dont tu as été pour nous un génial et généreux témoin.



Mais comment décrire dans un rapide portrait spirituel ce que tu as été ? Délibérément, je prendrai une référence provocatrice, humoristique et presque malicieuse, un peu comme l'étaient ton sourire et la lumière de ton regard. En un mot, je dirai que tu es pour nous et resteras pour nous un **ange**. Oui, je dis bien un ange : c'est bien normal de comparer à un ange un pilote d'essai d'avion supersonique, à condition toutefois de bien comprendre ce qu'est un ange. Le témoignage de ta vie va nous y aider et je suis certain que les plus sceptiques et les plus rationalistes d'entre nous vont repartir convaincus et reconnaissants : oui, aujourd'hui, nous avons accompagné un ange dans son dernier essai en vol, le plus risqué, le plus beau et le plus éblouissant de sa carrière. André, au moment où nous t'accompagnons dans ton retour à la Terre-mère, tu nous entraînes à ta suite au pays des anges

Bien entendu, frères et sœurs, vous me direz que tous les pilotes d'aviation sont d'une certaine façon des anges. Mais ce sont de curieux anges : des anges plus lourds que l'air et qui ont délibérément choisi une voilure bien particulière : à la différence des parapentistes et des parachutistes, ils n'ont pas voulu avoir des ailes légères accrochées à leur dos, ils ont préféré un équipement de vol séparé de leur corps physique, une machine métallique énorme, mille fois plus lourde qu'eux avec des ailes à géométrie variable et qui crachent le feu comme des dragons comme le font les diables perchés sur les cathédrales du Moyen Age. Et le miracle, car c'en est un ou presque, c'est la façon dont l'ange dans son cockpit épouse la complexité des commandes, la souplesse des ailerons, le grondement des turbines et joue dans ce tapis persan de petits signaux rouges, verts, orange et bleus qui tapissent le cockpit, cette infinité de clins d'œil de la machine qui réagit au moindre souffle, à la moindre commande du joystick et qui fait de cet engin angélique un grand oiseau migrateur qui flotte allègrement dans l'océan des nuages et la colère des orages.

Il ne s'agit pas là simplement du vieux rêve humain, personnalisé dans la figure d'Icare avec ses ailes de plumes et de cire qui fondait au soleil. Il s'agit, selon moi, de l'évocation symbolique de notre liberté humaine. L'essor de l'aviation moderne a polarisé cette dimension de la liberté et c'est aussi pour cela que la figure de l'ange convient si bien. Voler n'est pas uniquement une affaire technique en défiant toutes les contraintes que nous impose notre condition d'hommes vivant dans un corps. Voler, c'est aussi et surtout éprouver cette liberté presque jubilatoire de se laisser porter dans l'espace en transformant toutes les contraintes de la vie sur terre en autant d'astuces et de moyens pour se lancer dans un ailleurs aussi mystérieux que fascinant. S'il n'y avait pas eu ce mythe à la base, nous n'aurions jamais connu la naissance de l'aéronautique, nous n'aurions jamais eu de Concorde, nous n'aurions jamais pu libérer cette part angélique qui rêve en nous de rencontrer le ciel avec tout ce qu'il porte en lui d'ouverture sur l'infini. L'ange qui est en nous est bien de chair et de sang, mais il aspire à plus que lui-même et il n'a de cesse de vouloir rencontrer ce qui le dépasse.

C'est pourquoi, cher André, tu as choisi pour nous cette lecture un peu énigmatique de l'*Apocalypse* : on y décrit une ville qui plane dans les airs, c'est la Jérusalem céleste. C'est bien vrai qu'un avion, - qu'il s'agisse de *Concorde* avec son museau pointu et racé, ou des *Airbus* avec leur profil de chiens fidèles un peu patauds - un avion est vraiment comparable à cette Jérusalem qui descend du ciel et qui plane dans les airs pour une destination intime et mystérieuse, la rencontre de Dieu. Et nous pouvons t'imaginer quand tu t'installais aux commandes de *Concorde 001*, il y a bientôt 47 ans : tu devais éprouver à la fois l'incroyable fragilité de notre existence humaine au moment où elle se surpasse dans ses performances techniques et l'étrange sensation d'une proximité qui nous dépasse infiniment, le sourire de Dieu et des anges émerveillés par l'audace de notre liberté. La grandeur des anges qui

pilotent les avions c'est de savoir conjuguer l'intrépidité de notre liberté avec la connaissance modeste et lucide de nos limites humaines. Tu as toujours su le faire avec un humour et une simplicité qui étaient la signature de ta personnalité.

Voilà pour l'aviation. Mais il ne faudrait pas que les ailes nous empêchent de deviner la richesse de ton cœur de père de famille et de croyant. Dans la vie familiale, tu as fait face à de grandes souffrances, je pense surtout à la mort de ta fille Dominique âgée de 8 mois, de ton fils Philippe et de ton épouse Elisabeth et dans ta vie amicale et professionnelle tu as su faire rayonner les exigences de la rigueur du métier et la chaleur de l'amitié et de la confiance : dans tous les cas, tu as su être pour chacun un ange de paix et de consolation. Et si nous sommes si nombreux à faire mémoire de toi devant Dieu, c'est parce que tous, à un moment où l'autre de notre vie, nous avons perçu en toi cet ange plein d'humanité et de complicité. C'est bien connu : le mot « ange » signifie « messager » : qu'il ait des ailes ou qu'il n'en ait pas, l'ange est toujours porteur pour ses frères et ses amis de cette amitié et de cette bonne nouvelle selon laquelle la vie est un cadeau et qu'il faut l'honorer et la goûter quoiqu'il en coûte. Tes enfants Benoît et Rémy et tes petits-enfants pourraient en témoigner chacun à leur manière. Mais sur tout cela je n'ai pas besoin d'en dire davantage : c'est à chacun de nous de poursuivre sa route en faisant mémoire de ce qu'il te doit, de ce qu'il a reçu de toi et de Dieu à travers toi. Le seul mot qui convient et qui résume tout, c'est tout simplement « merci ».

J'aimerais évoquer un autre aspect de ta vie et de ta recherche personnelle qui est moins connu que la figure emblématique du pilote d'essai du Concorde mais également révélateur de ce que tu seras pour toujours devant Dieu. Ce n'est pas un hasard si, dès que tu as quitté la vie professionnelle, tu t'es jeté à corps perdu dans l'histoire de l'art et plus spécialement dans l'iconographie des anges dans l'art roman et médiéval. Au fond, les anges ne t'ont jamais quitté : le registre était différent, puisqu'il s'agissait désormais de ces anges peseurs d'âmes lors du jugement dernier, de ces merveilleuses figures qui nous accueillent à grands coups de trompette sous le portail des églises et des cathédrales, toutes ces hiérarchies célestes avec Michel et les archanges rangés comme des soldats pour présenter les armes, comme à Polytechnique, lors de la venue de Dieu sur les nuées du ciel. Ces anges-là étaient de pierre, de bois ou peints sur des panneaux et leurs ailes semblent aujourd'hui encore claquer de joie au milieu de nos assemblées de prière. Mais, si avec Francette, tu as tant aimé déchiffrer ce langage visuel des anges dans l'imaginaire occidental, c'est parce que là aussi, tu découvrais avec bonheur la liberté de l'imaginaire, la joie des formes et des couleurs : c'est sûrement un aspect de la vie des anges que tu partages avec eux maintenant en riant aux éclats.

Enfin, dernière étape de ta vie : la théologie. Tu as choisi comme lecture la confession de Pierre disant à Jésus : « Tu es le Christ le Fils du Dieu vivant ». Je crois pouvoir dire que de ta part, ce n'est pas en vertu d'un amour catholique obsessionnel de la primauté du Pape (ce n'était pas tout à fait ton style), mais la force de la parole qui confesse Jésus comme Messie, sauveur de l'homme et ange de la paix. Là encore, tu as consacré tes dernières années à étudier la théologie avec la fraîcheur du regard du jeune étudiant qui bouillonnait toujours en toi. Il est vrai qu'il s'agissait là du cœur et du secret de ta vie : pour toi, la foi et la vie chrétienne n'étaient pas un système, mais la présence forte et discrète d'un Dieu qui s'est fait l'ami des hommes et que tu accueillais comme un ami. Je sais qu'aujourd'hui, dans notre assemblée, tous ne partagent pas la profondeur de ta foi. Mais chacun de nous peut dire que la façon dont tu l'as confessée avec fermeté et humour, avec patience et ténacité, avec respect et discrétion, tout cela fera désormais partie de l'héritage spirituel que tu nous offres aujourd'hui et que nous garderons au fond de nous.

Pour conclure, Francette et Benoît me permettront de dévoiler un épisode tout récent de ta vie, cher André. Chez les Turcat, les chats n'avaient pas droit de cité : parce qu'en pleine période de restrictions durant la Guerre, un chat marseillais, affamé lui aussi, avait mangé quelques tranches de jambon péniblement acquises pour un repas de fête. Du coup, tous les chats avaient été déchus de la nationalité familiale jusqu'à très récemment, car en septembre dernier, un jeune chat sans doute abandonné est venu se réfugier à la Serliane : curieusement, André fut ému de compassion et l'adopta. Inutile de vous décrire le bouleversement socioculturel et politique que cela provoqua dans la maison. Or, le chat reconnaissant décida donc de rester auprès de son maître adoptif... il arrive aux chats d'avoir la reconnaissance du ventre. Mais ce chat-là, décida de rester toute la journée à ronronner sur les genoux d'André qui avait perdu la parole et la mobilité. Et lorsque durant les derniers jours, André fut alité, le chat resta sur le lit, sa patte de velours dans la main d'André. Au moment de sa mort, le chat, considérant qu'il avait rempli son devoir de protection angélique et tutélaire, descendit du lit et alla se cacher dans l'armoire des apéritifs. Je vous permets d'en tirer toutes les conclusions que vous voudrez : pour moi, ce chat était la dernière figure angélique qui accompagna André lors de son grand envol dans le cœur de Dieu.

DB

Daniel Bourgeois appartient à la Fraternité des moines apostoliques de Saint-Jean-de-Malte à Aix en Provence.

André nous a écrit ce texte il y a quelques mois.

À... Dieu Parent, Ami

Le déclin m'est sensible, avec l'incertitude inévitable, vers la fin terrestre, dans x années ou mois, ou, bien naturellement, ce peut être soudain. Et je ne sais pas ce que pourra devenir ma présence d'esprit dans les derniers jours. Autant s'y prendre d'avance pour dire :

Toi que je connais et que j'aime, à la façon de chacun et parmi tant d'autres, que j'ai eu la joie de connaître, et d'apprécier dans une longue vie et dans des milieux bien divers, et que je n'ai pas besoin de citer,

Toi, cher descendant, toi, compagnon de vie ou de travail, et toi, compagne, de joie presque toujours, puisque j'ai eu la chance de te rencontrer, mais parfois, de peine bien sûr, toi dans ma mémoire vive,

Toi aussi, oublié ou même inconnu, et toi disparu(e), joie, ou peine, que j'ai pu te procurer, peut-être à mon insu,

Je t'emporte avec moi, et, si Dieu le permet, je te garde devant Lui, parmi une grande foule, avec parents et grande famille de sœurs et frères chers, avec celle avec qui j'ai vécu d'abord près de cinquante ans,

Si tu crois dans le Seigneur, qui me connaît, et de toute façon, te connaît, tu me comprends, et maintenant, mieux que jamais, sans avoir besoin de nous voir encore ; et si tu ne crois pas, je tiens davantage encore à toi, parce que tu es de mon clan et de ma responsabilité fraternelle, puisque tu m'as connu et que je n'aurai donc pas su être pour toi un relais d'amitié divine,

Toi qui m'accompagnes aussi, parce qu'à tel ou tel moment, tu te rappelleras, et tu soutiendras ma mémoire. Pardonne-moi si ce n'est pas toujours pour te réjouir, te rafraîchir comme je le souhaiterais tant, sache que je pars à la fois triste de m'éloigner de ce qui a fait nos joies communes, et heureux de franchir les portes éternelles, où, après une bonne purification que je ne situe d'ailleurs ni dans le temps ni dans l'espace (notions qui n'existent plus pour moi), je verrai comme je suis vu,

Toi à qui je tiendrai toujours, d'un mode ou d'un autre, frère, sœur, à Dieu.

André Turcat

Texte lu par sa petite fille aînée, Fabiola Turcat, le 9 janvier 2016, jour des obsèques d'André Turcat, en l'église St Jean de Malte d'Aix en Provence.

Hommage à André Turcat
Eglise Saint Jean de Malte – Aix-en Provence,
le 9 janvier 2016
Par Jean Pinet

André, je ne vais pas ici rappeler tes exploits. Pour eux tu as reçu des honneurs bien mérités dont tu es fier à juste titre, fierté partagée par ta famille. Je désire seulement poursuivre nos échanges, étant sûr que grâce à ta foi tu peux m'entendre.

En évoquant des sujets qui te sont chers.

D'abord Concorde. Avec Michel et Henri vous étiez le trio d'excellence auquel nous nous sommes tous raccrochés. La bipolarisation franco-britannique des essais en vol, et les égos de l'équipe dont tu t'étais entouré, ne facilitaient pas la tâche exceptionnelle de mettre en service cette merveille technologique. Je ne crois pas que quelqu'un d'autre aurait pu relever le défi avec succès. Mais n'est-ce pas, relever les défis est ce que tu aimes ? Avec ta rigueur d'analyse, la confiance que tu accordes à ceux que tu choisis, la discussion que tu admets, et surtout avec tes décisions réfléchies, claires, et sans appel, le résultat fut au rendez-vous.

Concorde n'était qu'une étape. Ta soif inextinguible de défricher, d'offrir aux autres l'occasion de participer à tes découvertes, t'a mené, en duo avec ta merveilleuse épouse Elisabeth, à décrocher le titre de docteur en arts et lettres.

Ton allergie à la bêtise t'a souvent offert l'occasion d'exercer un humour impitoyable, mais toujours empreint du respect de la personne.

Oui, tu es un grand technicien, tu fus un chef incontesté, mais ton âme est celle d'un chercheur d'absolu, d'un poète qui fut mainteneur de la plus ancienne académie de France.

Tu as souvent regretté que tes compagnons d'aventure, certes techniciens d'exception, manquent de cet élan intellectuel que tu cultives, devenu même mystique chez toi. Et ainsi tu as bâti l'Académie de l'Air et de l'Espace, trouvant injuste que seule la Mer ait son académie. Osant affronter ton irréductible réprobation d'utiliser un quelconque terme anglais, je peux te dire qu'elle est vraiment le « *think tank* » que tu as souhaité du domaine aérospatial français, et aujourd'hui européen.

En résumé tu es « l'Honnête Homme » de notre siècle, avec tous ses attributs.

Mais voici l'instant de te séparer de tous ceux qui t'aiment et qui t'admirent. Avec la foi qui est en toi ce n'est pas un adieu, mais un au-revoir.

Au-revoir André, mon grand frère.

JP

Souvenirs du Chef

Chef

André Turcat

Depuis l'origine des temps les hommes ont toujours voulu savoir, savoir d'où nous venons où nous allons, savoir le pourquoi de tout ce qui nous entoure ! Toi André, tu en as fait le but de ta vie, savoir, savoir toujours plus, dans les domaines de la littérature, les mathématiques, l'architecture, l'archéologie, la théologie catholique et bien sûr l'aéronautique.

Pour y parvenir, « étudiant permanent », tu y as consacré beaucoup de temps en voyages d'information, séminaires et conférences diverses.

A la veille de la réalisation d'un avion hors du commun, un avion de transport civil supersonique, tu as été désigné pour prendre la direction des essais en vol de ce qui était un véritable défi dans le domaine de l'aéronautique !!

Toute l'équipe affectée à l'étude et la réalisation de cet avion t'a vu arriver avec une certaine appréhension !!

Pensez donc !!

Toi, personnalité de l'aéronautique, pilote d'essais hors pair ayant déjà volé à plus de deux fois la vitesse du son sur « **Griffon** » détenteur des records de vitesse en circuit fermé, de vitesse ascensionnelle, distingué par de nombreuses décorations, dont **l'Armon Trophy** américain.

Allais-tu nous diriger avec autorité, d'une façon hautaine et intransigeante ?

Et bien non, non, bien au contraire, tu as été dès les premiers jours à l'écoute des problèmes de chacun sur les plans professionnels ou personnels. Ainsi tu as su créer autour de toi une équipe soudée prête à affronter l'œuvre entreprise.

Après de nombreuses années (7 ans) tu as arraché du sol notre bel avion pour le mettre dans son élément, l'atmosphère et plus tard la stratosphère.

Evoquer **Concorde** c'est penser **Turcat** bien sûr, cependant, le plus profond de tes souhaits était de rendre hommage à tous ceux qui avaient participé à la réalisation de ce bel avion, de part et d'autre de la Manche.

Lucien Servanty, Bill Strang, les ingénieurs des Bureaux d'Etudes, les techniciens des Laboratoires et des Ateliers, jusqu'aux plus humbles des ouvriers, y compris les utilisateurs qui ont fait rayonner dans le monde entier pendant 27 ans à la satisfaction de tous, cet avion mythique qu'était **Concorde**.

Aujourd'hui, tu as la réponse à toutes les questions que tu te posais, merci Chef, bon vol dans l'Histoire de l'Humanité.

Le 10 février 2016

Michel Réatif

LE VOL INAUGURAL DE CONCORDE, 40 ANS DEJA



**Par Nicole Chabrier
Hôtesse sur le premier vol CDG – DKR - RIO**

Bien sûr, j'étais fière de participer à cette merveilleuse aventure technique et je n'étais sûrement pas la seule à bord. Il y avait une certaine excitation parmi l'équipage et les passagers et la participation de la télévision avec Yves Mourousi y contribuait. Les câbles de cette dernière envahissaient l'allée, nous ne pouvions



faire le service normalement avec nos voitures repas ce qui se fit à la main (à l'ancienne), ce qui était, en fin de compte, beaucoup plus élégant, même si les petits plateaux desserts se sont retrouvés renversés au décollage et recouverts de la crème liquide prévue pour le café qui se trouvait dans de jolis petits pots de porcelaine sans couvercle. Vous pouvez imaginer le résultat, avec le décollage surpuissant de l'appareil

...
Ce qui nous inquiéta beaucoup plus, fut que l'avion ne passait pas en supersonique après l'escale de Dakar ; problème de volets il me semble. Je me souviens des regards inquiets de M. Giraudet. Mais nous sommes arrivés à Rio, avec un peu de retard bien sûr, mais sans encombre et l'accueil fut si grandiose que tout fut oublié bien vite.

Voilà après quarante ans ce qu'il me reste comme souvenir marquant de ce premier vol.

NC



Décollage de Paris CDG à 12h40 locales, escale à Dakar-Yoff et arrivée à Rio Galéo à 16h10 locales



Méridien Copacabana, réception devant la piscine, de gauche à droite : Pierre Dudal et André Blanc debout, Pierre Chanoine, Pierre Giraudet, René Boucher, Daniel Blot, Elsa Drouet, Michèle Vallée, Gérald Fortier et Nicole Chabrier. Le lendemain, détente à Copacabana.



TEMOIGNAGE

Photos Nicole Chabrier

INTERNATIONAL HERALD TRIBUNE, WEDNESDAY, JANUARY 21, 1976

Day 1 of Mach 2.

January 21, 1976. Concorde makes history's 1st commercial supersonic flight.



Concorde
AIR FRANCE  A new world of flying.

CONCORDE VOL INAUGURAL 21 & 22 JANVIER 1976



**Par Jean-Pierre Labat
Steward Concorde vols d'endurance et inaugural**

Ce 21 janvier 1976 fut certainement pour moi l'un de mes plus beaux jours de ma carrière à **Air France**. Faire partie de l'équipage du 1^{er} vol commercial de **Concorde** restera gravé pour toujours dans ma mémoire.

Je voudrais tout d'abord rendre un hommage à ceux qui sont partis tout là-haut voler vers d'autres cieux : les CDB **Guillaume Tardieu** et **Jacques Schwartz**, les OMN **André Blanc** et **Martial Détienne**, les PNC **Elsa Drouet**, **Jean-Paul Boucher** et **Michel Monchablon**. Ils sont présents dans nos pensées ainsi que tous les membres de la **famille Concorde** qui nous ont quittés.

Je souhaiterais, également, parler de notre chef Concorde, M. Claude Monpoint et lui dire combien j'ai apprécié, et encore plus aujourd'hui, sa rigueur, son sens de l'anticipation, son grand professionnalisme, le tout dans un seul but : la recherche de l'Excellence.

En ce qui concerne ce vol inaugural, l'équipage du vol retour avait été envoyé à **Rio** dès le dimanche 18 janvier. Pendant les 3 jours qui précédèrent le vol, il y eut beaucoup de festivités tant chez les représentants d'**Air France** au Brésil qu'à l'hôtel **Méridien Copacabana**. Nous étions au cœur de l'été **carioca**, la température avoisinait les 38°C. Les plages de **Copacabana**, **Ipanema** et **Leblon** étaient prises d'assaut dès le matin. La presse locale englobait le **1er vol de Concorde** et le célèbre **Carnaval de Rio** qui approchait. Ainsi on pouvait y lire : « Le supersonique, aujourd'hui, le rêve devient réalité dans la fièvre de la samba qui gagne tout un peuple ». Dans ce délire populaire, l'Equipage se préparait pour vivre ce grand évènement.

A notre arrivée à l'aéroport, nous n'avons pas pu rencontrer l'Equipage du vol aller qui était sollicité par les médias. M. **Marcel Ferrer**, le Chef d'Escalé **Air France** vint dans l'avion et tendit un « télex » à Claude Monpoint qui nous le communiqua aussitôt. « A L'ARRIVEE DU VOL AF086 RIO-CDG, L'EQUIPAGE SE RENDRA DIRECTEMENT AU PALAIS DE L'ELYSEE OU MR VALERY GISCARD D'ESTAING, PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, LES RECEVRA POUR LE PETIT DEJEUNER ». J'étais alors un jeune PNC de 4 ans d'ancienneté à la Compagnie et je vivais tous ces moments comme dans un rêve.



La réalité, cependant, reprit vite le dessus. L'embarquement des passagers eut lieu sous les flashes des photographes. Mme **Martine Camuzeaux** qui officiait en qualité de **Chef de Cabine** avec M. **Claude Monpoint**, accueillait nos invités avec son aisance habituelle. Beaucoup avaient réservé leur vol depuis longtemps. M. **Yves Mourousi**, qui couvrait l'évènement depuis le départ de Paris, sauta dans l'avion au dernier moment et resta avec nous jusqu'au palais de l'Elysée. MM. **Tardieu CDB**, **Schwartz CDB** et **Détienne OMN** nous ont laissé de nombreux témoignages écrits sur le déroulement technique du vol ; j'ai gardé, personnellement toutes les coupures de presse. Pour l'équipage PNC, le vol se déroula normalement. Les passagers étaient ravis de vivre un tel évènement.



A l'arrivée à **Roissy CDG**, c'était la fièvre des grands jours. Je me souviens qu'une erreur d'attribution des voitures nous avait conduit à nous rendre Faubourg Saint-Honoré à bord d'un bus Air France escorté par 2 motards. Nous arrivâmes avec 40 minutes de retard. M. **Valéry Giscard d'Estaing** nous accueillit dans la salle à manger du rez-de-chaussée avec M. **André Turcat** comme invité d'honneur. Des œufs brouillés aux truffes nous furent servis dans une ambiance chaleureuse. Le Président de la République nous parla du **Brésil** où il devait se rendre prochainement en **Concorde** et nous fit part de son souhait de nous avoir comme équipage.

TEMOIGNAGE

Sur le perron de l'Élysée, les photographes de toute la presse immortalisèrent ce moment inoubliable. Aujourd'hui, 40 années ont passé. J'ai une pensée pour tous mes collègues avec lesquels j'ai partagé ces merveilleux moments. Concorde fut pour moi comme un rêve dans ma vie professionnelle et j'en garde toujours comme des étoiles plein les yeux.

JPL



Sur le perron de l'Élysée : Martine Camuzeaux, André Turcat, Jean-Pierre Labat, Jacques Schwartz, Martial Détienne, Chantal Guilhe-Lacombe, Guillaume Tardieu, Claude Monpoint, Michel Monchablon.



27 ans plus tard, le 31 mai 2003, les équipages du premier vol Paris – Rio – Paris, se retrouvent pour accueillir le dernier vol Concorde Air France. De gauche à droite : Daniel Blot, Martine Camuzeaux, Jean-Pierre Labat, Pierre Chanoine, Martial Détienne, Jacques Schwartz, Pierre Dudal, Michel Monchablon, Michèle Vallée, André Blanc et Claude Monpoint.

PANNE DE VOILETS SUR CONCORDE



**Par André Blanc (1925 -2015)
Officier Mécanicien Navigant sur le Rio inaugural.**

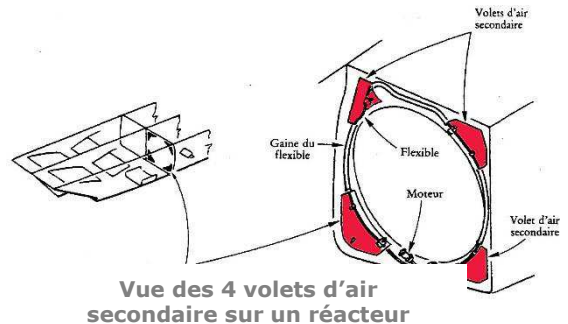
Témoignage recueilli au cours des enregistrements vidéo effectués par Loïc Pourageaux et André Rouayroux les 24 novembre 2007 et 13 décembre 2009 ; retranscrit par Pierre Grange.

Ce vol inaugural avait fortement marqué André, à la fois pour le meilleur et pour le pire. Le pire résidait dans la pression d'un tel vol dont le décollage de Paris avait été synchronisé avec celui du Concorde anglais à Heathrow. « Vous ne m'avez pas vu sur les images ce jour-là car j'étais à bord et j'avais mon travail à faire ». Durant tout le vol, Yves Mourousi dont André disait qu'il avait « un formidable bagout » avait été présent dans le cockpit. Mais le pire, ce fut certainement cette panne survenue après le décollage de Dakar et qui faillit compromettre la réussite

de ce premier vol.

Revenons un peu sur cet incident technique qui est connu par beaucoup sans savoir précisément de quoi il s'agit. Faisons donc un peu de technique : le très complexe système propulseur de Concorde est capable de fonctionner à vitesse subsonique comme à vitesse supersonique. Pour ce faire, l'équipement le plus visible et le plus spectaculaire est l'entrée d'air qui, à l'inverse d'une entrée d'air subsonique, est mobile. Elle se rétrécit au fur et à mesure que la vitesse augmente de manière à comprimer et ralentir le flux supersonique pour le maintenir en permanence à vitesse subsonique ; l'Olympus, comme tout turboréacteur, ne consomme que de l'air subsonique. Sur ce vol inaugural, les entrées d'air furent irréprochables mais c'était sans compter sur de petits volets secondaires bien cachés au cœur de l'installation et dont le rôle est néanmoins essentiel.

Ces volets d'air secondaires (aussi appelés Secondary Air Doors ou SAD) permettent la ventilation du compartiment moteur en créant un flux d'air tout autour du réacteur. Au nombre de 4 par moteur ils **doivent être fermés** au moment du décollage et en montée initiale mais ils **doivent être plein ouverts** pour le vol supersonique sinon le pompage est garanti avec tous ses dégâts collatéraux : frayeur dans la cabine et interruption de la mission. Ce sont donc ces modestes clapets qui se sont soudainement faits remarquer en cette belle journée inaugurale et qui ont tenté de gâcher la fête.



Le décollage de Dakar s'était déroulé normalement et l'on peut imaginer l'accélération sans contrainte au-dessus de la mer ; pour l'équipage, après cette escale rapide et très protocolaire, une fois le train rentré et la visière relevée, c'est la délivrance, Rio n'est plus qu'à quelques encablures. Une dizaine de minutes plus tard, à la lecture de la check-list préalable à l'accélération transsonique, l'équipage s'aperçoit que, sur un des moteurs, les volets d'air secondaires ne sont pas ouverts bien que l'interrupteur « Secondary Air Doors » correspondant soit correctement positionné sur Auto ; ils auraient dû s'ouvrir automatiquement en passant au-dessus de 220 noeuds. André positionne aussitôt l'interrupteur sur Open pour forcer cette ouverture mais rien n'y fait. La tension monte brutalement dans l'étroit cockpit où tout va être tenté pour débloquer ces volets.

AIR FRANCE Concorde		CHECK-LIST NORMALE	Rév. 49	05
ACCELERATION TRANSSONIQUE				M
Secondary Air Doors	.....	VERIFIE OPEN		M
Voyants Lois E	.....	4 HI		M
Manettes de pousse	.....	PLEIN AVANT		PF
ACCELERATION				
Réchauffe	.....	RHT		M
Voyants Lois E	.....	4 MID		M
M = 1,00				
Transfert AR	.....	VERS 59%		M

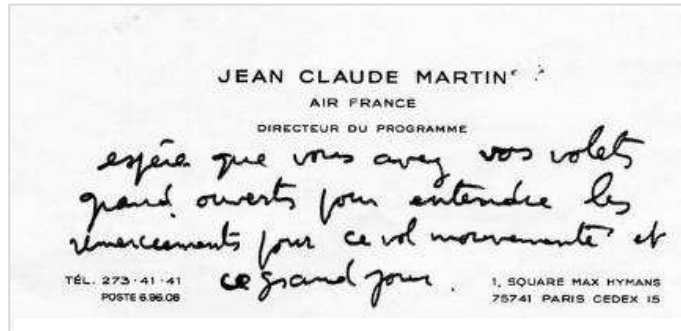
dans l'étroit cockpit où tout va être tenté pour débloquer ces volets. Pierre Dudal place l'avion au maximum de sa vitesse subsonique pensant ainsi aider l'ouverture des récalcitrantes. Malgré le stress du moment, André se remémore ses nombreux passages sur la chaîne Concorde à Toulouse. Il se souvient de ces volets triangulaires animés par un flexible qui les ouvrait ... vers **l'avant !** Il comprend alors qu'il faut diminuer la force aérodynamique si l'on veut faciliter leur mouvement. Dans un premier temps il n'est pas entendu ; sans se décourager, il devient pédagogue et fait une démonstration à Pierre Dudal. Il ferme les volets d'un moteur adjacent et démontre que leur réouverture est impossible, car l'avion se trouve à une très forte vitesse indiquée.

TEMOIGNAGE

En désespoir de cause alors qu'il s'apprête à faire demi-tour vers Dakar, Pierre Dudal accepte de ralentir l'avion et le miracle se produit : les voyants magnétiques, se « zèbrent » et après une éternité se figent dans la position OPEN ! L'accélération est possible ! elle est entreprise sans tarder. Ce retard à l'accélération entraînera un retard d'une demi-heure à l'arrivée. Yves Mourousi est furieux, il risque de manquer son rendez-vous pour le JT de 20 heures de TF1 mais, comme il le claironne dans le cockpit, à Rio, il sera le premier à descendre l'escalier, avant ministre, présidents et autres VIP. Il réussira malgré tout à faire son intervention en direct à 20h15.

Ce jour-là, par son professionnalisme, André faisait l'honneur d'Air France et ce vol inaugural l'avait marqué pour le meilleur. Pierre Dudal ne s'y était pas trompé en lui disant : « le Rio, c'est toi qui as fait le vol ! »

PG



Un des nombreux messages de remerciement et d'hommage reçus par André après ce vol mémorable. Collection famille Blanc



L'équipage technique du vol inaugural vers Rio
Revue Icare « Concorde et son histoire »

1975, LES VOLS D'ENDURANCE CONCORDE

Mai, juin, juillet 1975

Par Jean-Pierre Labat

Nous sommes en mai 1975. Je revenais d'un long-courrier, un Rio Buenos-Aires je crois. Je passe, comme il est d'usage, à mon casier. Dans mon courrier, il y a une lettre du Commandement PNC. Je l'ouvre et je n'en crois pas mes yeux : « Nous vous avons choisi pour effectuer une série de vols sur le **Concorde**, de mai à fin juillet. Il s'agit d'un programme de vols dits *d'endurance*. Les PNT seront des **pilotes, mécaniciens et ingénieurs navigants d'essais**. Ils sont tous de la SNIAS, *même si des PNT Air France participeront également à ce programme (Pierre Dudal, Jacques Schwartz, René Duguet etc.)*, Vous effectuerez prochainement un stage de formation commerciale à Orly qui sera suivi d'un stage de sécurité à **Toulouse**, chez **Aéroformation** à la SNIAS. »

Ma surprise passée, je me demandais pourquoi le Concorde si tôt car, autant que je me souviens, personne ne parlait du Concorde en 1975 dans notre monde de navigants. Nous savions simplement qu'il était attendu dans la flotte de la Compagnie au cours de l'année 1976.

J'étais, bien sûr, aux anges. Comme il arrive souvent, en pareil cas, une telle nouvelle suscite d'emblée des réactions teintées de jalousie mais aussi de joie sincère de la part des vrais amis. Nous étions une vingtaine d'heureux élus. Un premier stage fut organisé à Orly pour une prise de connaissance et d'informations. M. **Jean-Paul Boucher** nous accueillit et insista sur la très grande importance de la mission qui allait nous être confiée. M. **Claude Monpoint** nous fit un brillant exposé sur le **Concorde**. Il faut dire qu'il était le seul cadre PNC à le connaître autant, ayant effectué plusieurs vols pour la SNIAS, notamment le premier vol transatlantique du 26 septembre 1973 où, après avoir fait l'ouverture du nouvel aéroport de Dallas, le Concorde de présérie N°02 reliait en direct Washington Dulles et Paris Orly. J'ajouterai que Claude Monpoint, après d'âpres négociations, avait réussi à convaincre les représentants du SNPNC qu'il était absolument nécessaire qu'ils fassent partie de la mission. Seule une expérience vécue « sur le terrain » dans des conditions réelles, pourrait permettre d'aborder le délicat problème d'une Convention du personnel pour cet avion nouveau.

M. Jean Franchi, pilote d'essais très connu, nous fit l'honneur de présider nos réunions. Il nous parla surtout du rôle que la SNIAS attendait de notre part. M. Jean-Paul Boucher nous expliqua ensuite la procédure qui avait conduit à notre sélection. Nous étions 5 chefs de cabine, 10 hôtesses et 5 stewards auxquels s'ajoutèrent 7 ou 8 membres du SNPNC ainsi que des cadres PNC qui venaient renforcer nos équipages.



Stage sécurité à Aéroformation Toulouse. De gauche à droite :

Robert Burguière, Daniel Blot, Pierre Bidaut, Jean-Pierre Brocas, Monique Boudon de la Roquette, Claude Monpoint, Michèle Vallée, Michel Monchablon, Pierre-Yves Guibert, Jean-Claude Blachère, Martine Marage, Line Fonroques, Jean-Marie Martin, Jacques Laporterie, Jean-Pierre Labat, René Sandt, Jean-Paul Boucher, Louis Dupain.

La direction de la SNIAS avait défini un profil de PNC dont elle avait part à M. Claude Monpoint lequel, en collaboration avec les Chefs de Division de Vol, avait élaboré une liste de PNC cadrant avec ce profil. Cette liste avait été construite, également, avec les cadres du Commandement PNC. Les critères de cette sélection, tels que la direction de la SNIAS les entendait étaient une parfaite aisance dans les contacts et relations avec la clientèle. Ils souhaitaient également des polyglottes, 3 langues minimum et, comme l'essentiel de ce programme se déroulerait sur l'Amérique Sud, une parfaite connaissance de l'espagnol et du portugais en plus de l'anglais courant et même de l'allemand. Le ton était donné, le message ne pouvait être plus clair.

Les premiers vols débutèrent fin mai. Cinq équipages furent constitués. J'appartenais à l'équipage « C ». Le chef de cabine était **Pierre Bidaut**, les hôtesses **Michèle Vallée** et **Line Fonroques**, le représentant du SNPNC **Jean-Claude Blachère** et moi-même en stew. Un cadre PNC complétait systématiquement notre équipe. Souvent c'était **Claude Monpoint** ou **Robert Burguière**.

TEMOIGNAGE

Notre clientèle, tous des invités soit du gouvernement français soit de la SNIAS ou d'Air France, se composait de personnalités du monde de la politique, des représentants de gouvernements de pays ayant exprimé le souhait d'acquiescer le Concorde pour la Compagnie de leur pays. Il y avait également des personnalités du monde des arts et des lettres ainsi que des scientifiques. Nous avions aussi à bord des capitaines d'industrie et bien sûr des journalistes de la presse internationale. Les passagers étaient émerveillés. Notre équipe fonctionnait beaucoup à l'amitié ce qui, comme chacun sait, est le ciment de la réussite d'un vol.

Nos relations avec les PNT de la SNIAS, MM. **Turcat, Franchi, Perrier, Defer, Pinet, Rétif** etc. (*je ne peux tous les citer*) étaient des plus chaleureuses. L'ingénieur navigant d'essais M. **Claude Durand**, à la personnalité très attachante, contribua beaucoup à l'harmonie entre les pilotes de la SNIAS et les PNC d'Air France. Je voudrais dire aussi que toutes les équipes de la maintenance de la SNIAS, les « **toulousains** » basés à Rio et Caracas durant toute la durée du programme se joignaient souvent à nous le soir pour le dîner.



Légende des photos de g. à dr. :

- Escale à Caracas. L'équipage, en cabine « Champs-Élysées », entoure une « visiteuse » (hôtesse d'une compagnie vénézuélienne) : Jean-Claude Blachère, Pierre Bidaut, Line Fonroques, Michèle Vallée, JP Labat.
- Vol ST4002 17 juillet 1975 : JP Labat, Michèle Vallée, Jean-Paul Blachère, Pierre Bidaut, Line Fonroques.
- JP Labat, Michèle Vallée, Marylène Vanier, Pierre Bidaut, Line Fonroques.



Photos prises au pied de la passerelle avec les équipes de maintenance de la SNIAS et de Rolls-Royce. On peut remarquer l'ancienne livrée Air France arborée lors des vols d'endurance par le F-WTSC.

Pendant 2 mois, nous avons effectué des vols sur Rio, Caracas, des boucles sur l'Atlantique Nord, un vol sur Gander dont le but était de travailler sur la faisabilité de ce qui serait un jour le **Paris New-York**. Nous vîmes arriver la fin de ces vols d'endurance avec beaucoup de tristesse. Nous avions pris l'habitude de vivre avec une clientèle très attachante, dans un bien-être permanent. Nous avons une excellente relation avec les représentants de la direction de la SNIAS. Je n'oublierai jamais ce que nous dit un jour son PDG M. **Henri Ziegler** : « Nous vous avons choisi avant tout pour **vendre le Concorde** et je constate que vous vous acquittez parfaitement de cette mission ».

TEMOIGNAGE

Au début du mois d'août, un débriefing eut lieu à Orly. MM. **Boucher, Burguière** et **Monpoint** nous communiquèrent tous les télégrammes de félicitations des délégations internationales, parvenus à la direction d'Air France.

Tout a une fin. Nous reprîmes le chemin de nos secteurs d'origine, en attendant de voir arriver le Concorde sur les lignes d'Air France en janvier 1976. Le retour à la réalité nous ramène à ce qui est notre quotidien avec son lot de problèmes mais aussi de satisfactions. Le contact des hommes de ce monde, à travers leurs joies comme leurs souffrances, leurs besoins, leurs attentes, c'est tout ce qui fait la richesse de notre profession. Nous connaissons le bonheur de visiter le monde, ses populations, ses paysages, ses musées, ses manifestations culturelles. Tout cela aura été, pour moi, une source inépuisable d'enrichissement humain et culturel.

Si j'ai eu la chance d'être désigné pour ces vols d'endurance Concorde, j'ai la profonde conviction que d'autres collègues, tout aussi méritants, auraient été parfaitement à la hauteur d'une telle mission. C'est la dure loi d'avoir à trancher pour désigner seulement 20 personnes. On fait obligatoirement des mécontents. Cependant, je voudrais qu'ils sachent qu'à travers nos merveilleux souvenirs d'une vie à parcourir le monde, mon amitié volera toujours vers eux.

JPL

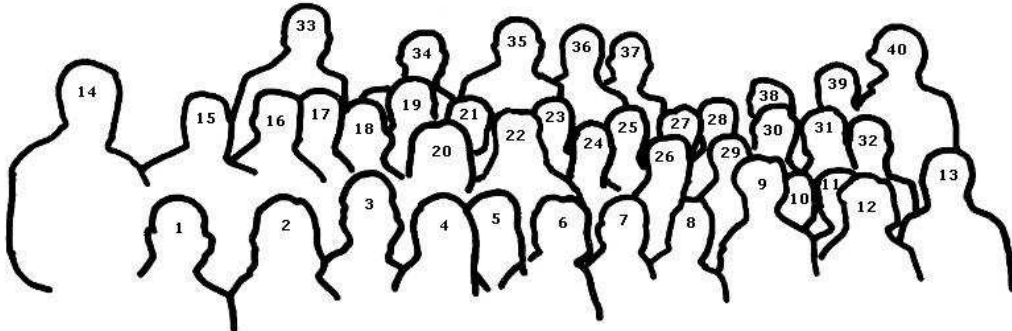


Vol d'endurance, Michèle Vallée et Jean-Pierre

TEMOIGNAGE

LES PNC DES VOLS D'ENDURANCE CONCORDE

23 mai 1975. Réunion à Orly (Bâtiment SFP) en vue de présenter aux futurs membres d'équipage PNC Concorde (Cadres, 100% et SNPNC), la mission que leur confiait la SNIAS
Photo des 39 PNC regroupés autour de Jean Franchi.



Chefs de cabine : Martine Camuzeaux (3), Monique Berducat (6), Daniel Blot (19), Michel Nacoul (27), Pierre Bidaut (37).

Hôtesse : Martine Wieser (4), Martine Marage (5), Corinne Daricarrère (8), Michèle Vallée (10), Monique Boudon de la Roquette (11), Line Fonroques (20), Claudette Tiger (22), Françoise Haffner (24), Danièle Mirbeau (40).

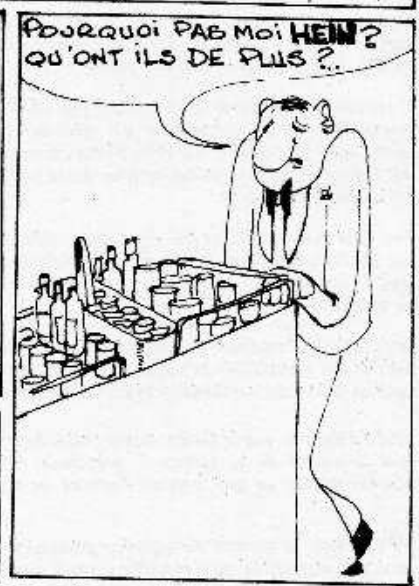
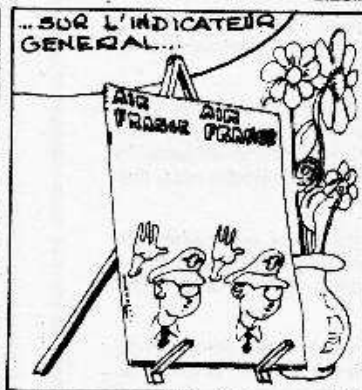
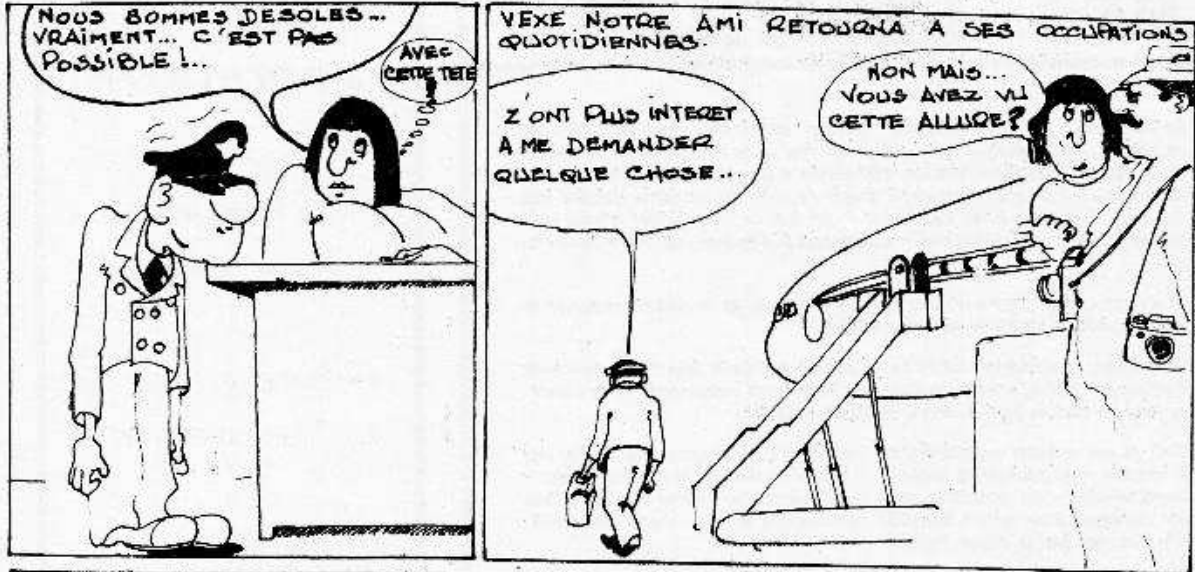
Stewards : René Rueda (1), Francis Castex (21), Jean-Marie Martin (28), Jean-Pierre Labat (30), Jean-Pierre Arrighi (32).

SNPNC : Jacques Laporterie (13), Louis Thomasset (14), Gérard Gomez (18), Jean-Claude Blachère (26), Michèle Fuss (29), Alain Crenn (31).

Cadres : Elsa Drouet (2), Huguette Régnier (9), Jeannette Lieux (12), René Sandt (15), Pierre-Yves Guibert (16), Claude Monpoint (17), Henri Jacquin (23), Robert Burguière (25), Michel Monchablon (33), Albert Meyrignac (34), Jean-Paul Boucher (35), Jean-Pierre Brocas (36), Marylène Vanier (38), Jean Corcessin (39).

Pilote SNIAS : Jean Franchi (7).

★ LES SUPERSTARS ★



4 * LIRE "SUD OUEST" ARTICLE AERONAUTIQUE DD 3 JUL 75

TEMOIGNAGE



Photos et documents Jean-Pierre Labat



POUR SOURIRE ... A PROPOS DES POMPAGES !



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

A la lecture de l'article d'André Turcat sur « Entrées d'air ... ouvrez-vous ! », je me suis remémoré un vol sur JFK où le numéro 4 nous a fait un « caprice ». Sur ce vol, je contrôlais notre regretté Jean Rossignol ; nous étions partis depuis une bonne heure, tout se passait normalement et les passagers attaquaient le repas ... nous nous préparions à faire de même.

Soudain ... la déflagration et le mouvement de lacet brutal ... l'équipage applique immédiatement la procédure ... et quelques minutes plus tard, nous retrouvons nos quatre moteurs, le Mach et le vario ! Jean se tourne alors vers moi et, profitant de ma présence, suggère que je me « montre » en cabine pour rassurer nos passagers ... je mets ma veste ... et passe derrière !

Tous ceux qui ont subi un pompage lors du repas se rappelleront aisément le désordre ahurissant en cabine : les verres, les assiettes, la nourriture ... sur la moquette ... et le regard perçant des passagers cherchant à être rassurés ! J'entre en cabine avant et, sans micro, je m'adresse à un premier groupe de passagers, puis à un second, en essayant d'expliquer succinctement ce qu'était un pompage, un « *engine surge* » et leur assurer que tout était redevenu « normal »

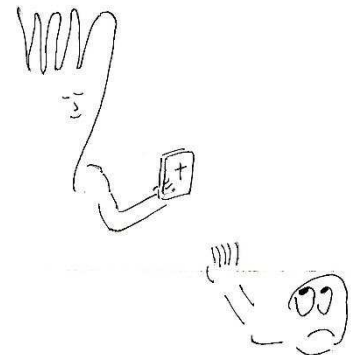
Je passe ensuite dans la seconde cabine et, au moment où j'apparais, j'entends un **hurlement** : « **Eh ... you !!!** » C'est une passagère près du hublot, avec son mari, qui tend vers moi son index en hurlant !

Toute la cabine nous regarde ! Je comprends rapidement qu'il me faut convaincre cette créature excitée ; je m'approche et commence : « *Madam, we had an engine surge due probably to a sudden change in the outside temperature ... ta ta ta et ta ta ta ... and now everything is back to normal ...* » Elle me regarde fixement 2 ou 3 secondes et hurle : « **I dont trust you !** »

Oups ... ça se gâte ! Prenant conscience du degré de désarroi de cette dame, je me lance : « *Well, if you want, come with me in the cockpit ... and you will see everything is back to normal ... ?* » Elle me regarde toujours fixement, en silence, puis ... « **No, No ... I dont know everything to your bloody cockpit ... but ...** (à nouveau, 3 secondes de silence) ... *are you catholic ?* » Là, je suis pris complètement au dépourvu, n'ayant jamais envisagé que le pompage d'un moteur pouvait avoir un rapport avec la religion ! Je tente alors d'esquiver le problème ... « *I am afraid ... no ... I am protestant !!* »

A nouveau 3 secondes de silence ... puis elle plonge la main dans son sac, en retire une Bible ... et me la tend ! « *Anyway, could you swear on the Bible everything is back to normal ?* » Toute la cabine nous regarde ... et attend ! je suis profondément gêné ... je ne sais plus quoi faire ... la cabine m'observe ! **Et** je me lance ... je jure... ! C'est la première fois et la seule où j'ai juré sur une Bible !! **Toute** la cabine est soulagée.

Mais subitement, je décide de rejoindre rapidement le cockpit car si jamais le numéro 4 nous faisait à nouveau un caprice ... je risquais de me faire **crucifier** !!



EC

MA PREMIERE RENCONTRE AVEC CONCORDE



Par François Suteau

Membre Associé et administrateur du site :

<http://cockpit.francois.pagesperso-orange.fr/actualite>

A consommer sans modération

Pour mes 8 ans j'ai vu à la fois le même jour, le Blériot XI et Concorde dans le Musée de l'Air du Bourget, André Turcat faisant partie de ceux, pour ne pas dire le seul, qui aura piloté les deux, grâce à Jean Salis pour le premier des deux aéronefs cités. J'aime les avions depuis longtemps mais Concorde m'a toujours vraiment impressionné, perché sur ses grandes pattes et avec son odeur à l'intérieur très particulière : mélange de kéro, de plastiques, de pneumatiques, des composants des instruments chauffés, d'huile ou d'huiles, d'hydraulique, ou que sais-je encore ?...

Entre la première et la seconde rencontre, période durant laquelle j'ai quand même pas mal grandi, il n'y a eu que des invitations vers Concorde : mon frère travaillant dans l'aéronautique m'a montré quelques plans ou autres documents, ma tante qui parlait de ses souvenirs des vols de démonstration au Salon du Bourget, des amis qui me parlaient du survol de leur maison presque tous les jours, des copains pilotes et constructeurs d'avions qui ont adoré sa présentation à la Ferté-Alais avec la Patrouille de France, un flipper à la façade Concorde au café du coin, des encyclopédies aéronautiques, un coupe-ongles Concorde probablement à la poubelle aujourd'hui, des maquettes, d'autres visites du Musée de l'Air du Bourget, etc...

La seconde rencontre décisive c'est de mon travail qu'elle eut lieu, un jour en voyant par la fenêtre cet avion très fin, en partance de Roissy, qui fonçait dans le ciel. Je ne l'avais encore jamais vu en vol mais je me suis dit, même si le bolide était vraiment très, très loin, à coup sûr c'était Concorde, car nul autre avion ne ressemble à lui.

Puis forcément un premier rendez-vous sérieux s'imposait, pour une vraie rencontre. J'ai donc pris ma documentation aéronautique des pistes de Roissy, ma petite radio portable de pilote privé pour écouter les fréquences, les horaires d'Air France et j'y suis allé seul, une rencontre pareille chacun la vit à sa manière et c'est un moment presque intime ! J'étais réellement seul au bord des pistes ce jour-là et ayant étudié un peu la météo dans la semaine j'avais mon idée assez précise de l'endroit où allait décoller Concorde, idée confirmée le jour J par le message d'un des contrôleurs à la tour, ou l'ATIS, enfin tout était raccord. C'est très excitant de savoir qu'il allait se passer quelque chose, car j'en étais déjà pleinement convaincu, et d'attendre, impatient, l'événement.

Et puis je l'ai vu arriver, la première fois que je le voyais d'assez près et bien vivant cette fois avec ses Olympus, débalourdés ou pas, attendant avec impatience de pouvoir lâcher toute la cavalerie. Aligné en bout de piste, la radio collée sur l'oreille pour entendre l'autorisation du contrôleur puis la confirmation à bord. Entendre l'équipage confirmer le décollage que déjà je suis presque à bord (on peut toujours rêver c'est ça qui est bien avec Concorde) en imaginant leurs actions à bord, confirmées par le bruit qui grandit avec l'allumage des PC, les petites touches sur le train avant puis sur la gouverne de direction pour dompter la bête et ainsi filer droit sur le trait central.

Et puis le supersonique arrive à VR et se lance vers le ciel, Je n'ai jamais vu de ma vie un appareil aussi grand me donner une telle impression de vitesse au décollage, car Concorde fuit en avant c'est vraiment dingue.

TEMOIGNAGE



Un avion assez grand donne souvent la fausse impression de se trainer mais pas Concorde car il est pointu et fin, sa trajectoire est tendue, magique, majestueuse, superbe, aucune trainée parasite sur cet avion, en plus il est blanc ce qu'il le rend très doux : une seule chose à dire, c'est de l'Art.

Les seules trainées que l'on peut voir sur cet avion sont ses vortex à fort cabrage et ils sont juste magnifiques, car on voit comment son aile delta porte et comment l'avion vole. Je n'ai jamais trouvé plus tard une vidéo capable de se rapprocher de cette forte impression vécue, Concorde remplit entièrement l'espace, dehors ou dedans peu importe on est bien avec, c'est certain, dans ce fabuleux spectacle.

Je jubile réellement et pour cette première vraie rencontre, même instantanément, je suis totalement accro et je me rends compte qu'il faudra absolument que je revoie ça très vite et sous tous les plans possibles, ce n'est même pas négociable, il le faut, sinon je vais devenir insupportable. Y'a que quand je vois Concorde que généralement je ne parle plus... ou juste pour sortir cette banalité : « Punaise, qu'il est beau ! » Vous comprendrez aisément que je suis allé beaucoup de fois admirer Concorde ensuite, pour le voir sous toutes ses coutures et en prendre plein les oreilles et les yeux. A bien y réfléchir j'ai pris très peu de photos, voulant vivre pleinement ces instants, je n'ai surtout gardé que des impressions et mes mots.

Je suis souvent retourné au Musée de l'Air mais complètement à droite face à l'entrée, en prenant rendez-vous pour consulter les archives car les photos et les documents archivés sont tout aussi passionnants. J'ai trainé aussi quelques personnes, parfois presque de force, pour venir voir Concorde à CDG (en vol comme au sol) car elles me fatiguaient de parler à tort et à travers sur des on dit, sans même l'avoir vu une seule fois. Curieusement je les entendais moins pestiférer sur Concorde ensuite, donc forcément que le charme Concorde avait agi mais ça elles ne me le diront jamais, déjà que ces personnes avaient cédé à la visite « forcée », il ne fallait quand même pas trop en demander le même jour !

Depuis, dès que j'ai du temps je me plonge dans les aspects techniques de Concorde car c'est vraiment la magie de son vol et les petits soins sur son pilotage qui m'intéressent personnellement. Tenez sur la photo suivante, n'importe qui en premier lieu regardera la beauté des formes, moi je plonge directement mon regard sur les petits volets auxiliaires ventilation compartiment réacteur ouverts ou encore les volets auxiliaires ouverts des portes de décharge, pour ne citer que ça, un vrai malade que je suis !

TEMOIGNAGE



Dans ma longue étude Concorde je réalise aussi un simulateur de vol à l'échelle 1, mais ça c'est une autre histoire, mais qui tient certainement quelques fondements dans ce que je viens d'écrire précédemment, ou qui va suivre.

Étant petit pilote privé je mesure réellement l'immense fossé qui me sépare de ceux qui ont eu la chance de prendre les commandes du bel oiseau, et ô combien ils sont vraiment modestes et brillants, Concorde c'est la grande classe de toutes les manières. J'ai cherché des endroits pour voir de très près Concorde, à l'atterrissage comme au décollage, je suis un vrai passionné, on peut même dire malade le terme ne me gêne pas, car ce qui m'intéressait c'était de voir justement comment on le pilotait pour ce qui était visible de l'extérieur, enfin quand on avait le temps de voir quelque chose, sinon tant mieux il fallait revenir.

Concorde est à mon avis, mais ça n'engage que moi, ce qu'il y a de plus intéressant d'un point de vue aéronautique civil et même encore actuellement sur tous les challenges qu'il a fallu résoudre, c'est une belle synthèse de complexité technique, de simplicité aussi (oui c'est parfois un paradoxe) pour toutes les solutions retenues. Cet avion n'est pas autonome pour la mise en route du premier de ses réacteurs sur chaque demi-aile, il y a une multitude de spécificités mais ne vous trompez pas il y a des bonnes raisons à tout cela car c'est bien calculé et pensé sur Concorde, c'est aussi ça qui m'intéresse : ses côtés très techniques, technologiques ou historiques, et en plus : c'est beau.

Bref tout Concorde

FS

Photo prises à Roissy par François Suteau

R45 A NANCY EN MIRAGE III

Chronique du vol supersonique en monoplace



Par Denis Turina
Pilote de chasse

Aujourd'hui, Denis nous parle d'une difficile arrivée aux instruments à l'époque où le GCA était le seul moyen de percée pour les avions d'armes.

GCA (ground control approach) : système d'atterrissage où un contrôleur radar donne au pilote des ordres de guidage en latéral et vertical jusqu'en très courte finale ... toute une époque !

Ce soir-là, la météo n'est pas très bonne. Je décolle de nuit en Mirage pour une R 45 nord, un itinéraire réservé pour l'entraînement au vol à basse altitude, sans visibilité, avec l'aide du radar de bord. L'avion est équipé de réservoirs pendulaires de 1300 litres. J'ai donc de quoi voir venir. Décollage de Nancy, entrée dans les nuages vers 500 pieds, contact avec l'approche de Luxeuil qui assure la police et la régulation dans l'itinéraire, et c'est parti pour une bonne heure de vol dans les nuages, le nez dans le radar, au ras des collines.

En sortant de l'itinéraire, du côté de Colmar, j'appelle à nouveau l'approche de Luxeuil pour reprendre de l'altitude et rentrer à la maison. Avant de me transférer au radar de Nancy, Luxeuil m'indique que la météo s'est dégradée sur la région et que cette base recueille tous les avions des terrains environnants qui sont encore en l'air. Sur la fréquence du radar de Nancy l'ambiance est tendue. C'est la fin des vols de nuit et la fatigue se fait sentir. Plusieurs avions appellent pour se poser. Beaucoup sont à court de carburant. Je reconnais la voix de Didier, un de mes bons amis contrôleurs, qui leur répond. C'est lui qui recueille les avions avant de les répartir vers les contrôleurs G.C.A. qui, avec le radar de précision, ne peuvent guider qu'un avion à la fois jusqu'à l'entrée de la piste. Didier m'attribue une zone et une altitude d'attente, et me demande de le rappeler quand il ne me restera plus que le pétrole minimum prévu par les consignes..., et pas avant. Il a du boulot ! Comme il me reste une bonne demi-heure de réserve, je lui propose d'aller me poser à Orange ou à Istres. « *Non, ce n'est pas la peine, la situation va se décanter* »

J'affiche le régime économique, je tourne en rond dans la zone qui m'a été attribuée, et j'écoute. Les avions continuent d'arriver de partout pour se poser. Certains pilotes ont la voix un peu plus haut perchée que d'habitude. Il ne leur reste que quelques minutes de carburant. Didier, très pro, annonce calmement les conditions en finale : « *visibilité trois kilomètres, plafond 4 à 500 pieds, vent dans l'axe avec des rafales, pluie et neige mêlées.* » Pas de quoi pavoiser. Quand il ne me reste plus que le carburant minimum réglementaire, je l'annonce à Didier ... qui est encore très occupé. Il me demande d'attendre encore un peu. Au bout de quatre à cinq minutes, la situation s'est un peu calmée mais il y a encore du monde sur la fréquence. Je n'ai pratiquement plus de réserve de carburant et je relance Didier.

« *Encore deux ou trois minutes, les G.C.A. sont saturés - J'espère qu'il ne s'agit pas de minutes de coiffeur et que le contrôleur G.C.A. est un bon - Mes réserves sont épuisées et je ne pourrai pas faire une deuxième tentative si la première échoue - Tu seras le dernier à te poser et c'est moi qui t'emmènerai jusqu'au bout - OK !* » Pour qu'un contrôleur et un pilote se tutoient sur la fréquence, il faut qu'ils se connaissent bien, et que la situation soit devenue suffisamment sérieuse pour se parler « entre hommes », au-delà de la procédure.

Quand Didier m'appelle pour la descente, nous n'avons plus droit à l'erreur. Il me reste le carburant nécessaire pour atterrir et de quoi remettre les gaz pour rejoindre, juste avant la panne sèche, la zone d'éjection à proximité de la base. Didier, toujours aussi calme, me guide entre les deux balises du seuil de piste, comme dans le livre. D'après les mécanos qui ont fait les pleins, il ne restait que deux à trois minutes de vol dans les réservoirs de l'avion. Ce soir-là, les rencontres entre les pilotes et les contrôleurs de Nancy, et les pilotes déroutés des autres bases, ont été sonores et chaleureuses. Puis nous avons essayé de faire prévenir les familles, et logé tout le monde.

C'est beau la confiance, c'est beau l'amitié. Quand les aventures se terminent bien, elles se fêtent souvent par des chahuts de collégiens.

RECHERCHES SUPERSONIQUES 2000 - 2015



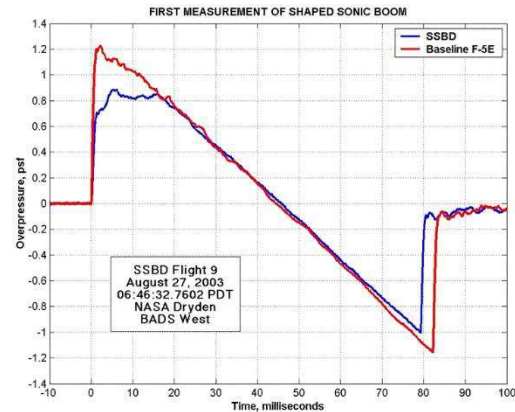
**Par Gérard Duval
Pilote Concorde**

A la fin des années 90, à l'issue du programme HSR (NASA), le projet HSCT est abandonné. Les travaux des chercheurs vont se reporter sur l'étude d'un avion d'affaire supersonique (SBJ) dont la signature acoustique (bang atténué) permettrait le survol des terres habitées.

De 2000 à 2003, le programme QSP "Quiet Supersonic Platform" (DARPA - NASA) est sans équivoque, l'objectif est la réduction du bang à une suppression de 0,3 psf. Il se conclut par des essais en vol d'un chasseur F-5 au nez modifié (F-5 SSBD) et démontre qu'une modification de la cellule avion permet de réduire l'intensité du bang au sol.



F-5 SSBD (Shaped Sonic Boom Demonstration)



Signatures acoustiques F-5E et F-5 SSBD

C'est dans ce contexte que se tient le **Premier Forum International sur le Bang Sonique** à State College (Pennsylvania) en juillet 2005.

Sont présents des responsables des grands centres de recherche (CNRS, NASA, JAXA, TsAGI), les constructeurs (Airbus, Dassault, Gulfstream, Raytheon , Lockheed Martin), la FAA et nombre de chercheurs mondialement reconnus.

Parmi les recherches les plus marquantes, il faut citer celles concernant la propagation du bang en atmosphère réelle (turbulence - nuages), la reproduction de bangs en simulateur et les vols de la NASA.

Dans la continuité du programme QSP, la NASA va utiliser un F/A-18B et mettre au point un profil de vol particulier (partant de 50000 ft, piqué à 53° à Mach 1,1) pour enregistrer les bangs variant de 0,2 à 0,6 psf produits par l'onde de choc supérieure. Ce type de vol va permettre de faire des études de perception en conditions réelles et contribuer à la réalisation de simulateurs de bangs de faible intensité performants.

En 2005 le marché du SBJ aux Etats-Unis est estimé à environ 400 unités (source Netjets), or la réglementation américaine (FAR 91.817) interdit le vol supersonique d'avions civils au-dessus du territoire US. Laurette Fisher après avoir présenté l'organisation "complexe" de la FAA ne cache pas les difficultés à venir pour modifier la réglementation actuelle.

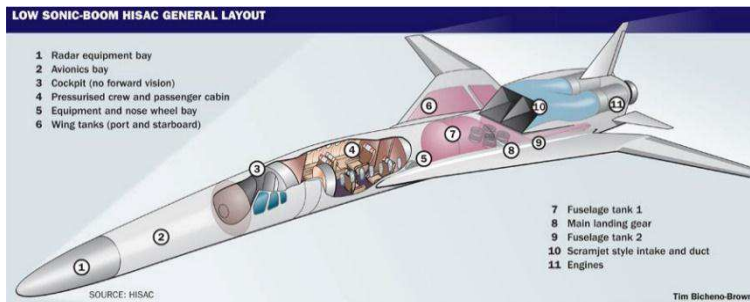
TEMOIGNAGE

L'Europe de son côté n'est pas en reste : budgets de recherche attribués par le Comité d'Orientation Supersonique (2000-2003), programme "SOBER" sur le bang (2001-2003) coordonné par Airbus France et l'UMPC, enfin le **projet Européen HISAC** coordonné par Dassault Aviation (2005-2009).



Projet HISAC : 13 pays et plus de 37 partenaires

Le projet a pour but d'évaluer la faisabilité d'un avion supersonique de petite taille, sans compromis sur le respect des normes futures de bruit et de pollution. Les études sont pluridisciplinaires : influence sur le réchauffement climatique, propagation du bang dans l'atmosphère et les bâtiments, réduction de l'impact au sol, aérodynamique optimisée, profils laminaires, motorisation et réduction du bruit au décollage, évolution de la réglementation. Le séminaire de clôture a eu lieu les 18 et 19 juin 2009 au cours desquels les principaux partenaires mais aussi la NASA, Gulfstream, Aerion et le JAXA vont présenter leurs dernières études.

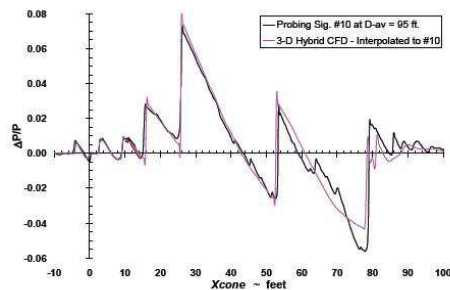


Projet développé par SUKHOI Civil Aircraft

L'innovation la plus étonnante est l'installation du **"Quiet Spike"** de Gulfstream sur un chasseur F-15 de la NASA confirmant une réduction notable du choc avant.



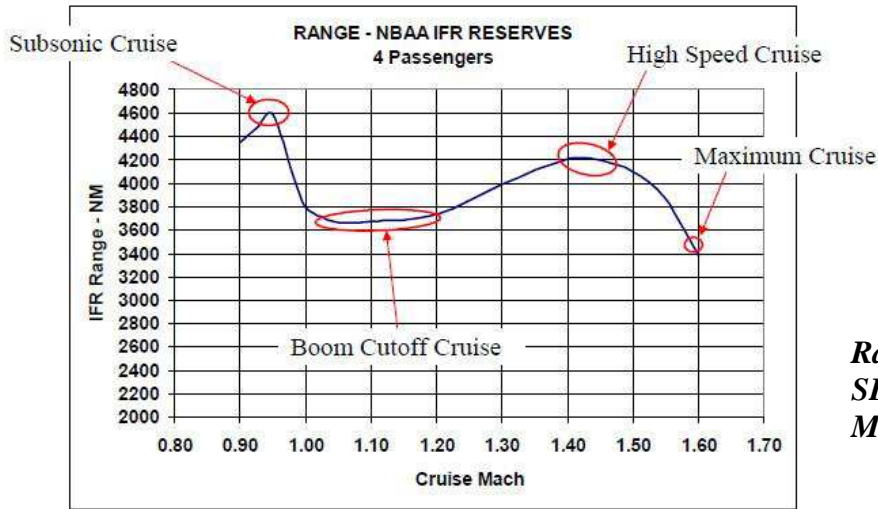
F-15 équipé du "Quiet Spike"



Signatures acoustiques

TEMOIGNAGE

De son côté Aerion propose un avion supersonique respectant les réglementations en vigueur : Mach 0.98 au-dessus des USA, Mach inférieur au Mach "cut-off" respectant la recommandation de l'OACI (onde de choc réfléchi avant d'atteindre le sol) et Mach 1.4 à 1.6 en survol maritime.



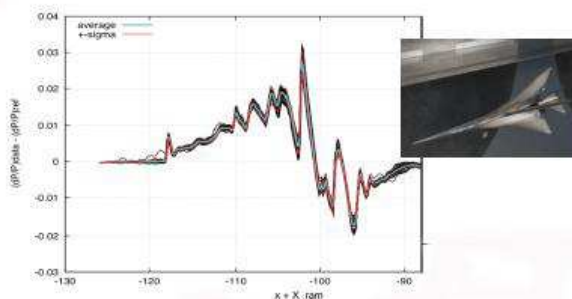
Range de l'AERION SBJ en fonction du Mach

Optimized, variable-cycle engine would improve performance by ~1000 nm

De 2009 à 2015, des tests sur des divers groupes de personnes, en conditions réelles et en simulateurs ont permis de mettre en évidence les paramètres de bruit, caractéristiques des bangs faibles en corrélation avec la perception humaine de ce phénomène.

Ces études ont été présentées au cours du Forum International sur le Bang Sonique de juillet 2015 à Lyon. Elles sont un préalable pour décider des critères d'acceptation des vols supersoniques sur les terres habitées. De leur côté les constructeurs attendent que soit élaborée une nouvelle réglementation pour entrer dans la phase de développement sachant qu'aujourd'hui le marché potentiel de l'avion supersonique civil est de 400 à 800 unités et que le survol terrestre demeure un point clé.

Après avoir montré qu'un choix approprié des profils d'une cellule avion avait permis de réduire l'intensité du bang au sol, la NASA a relevé le défi inverse : ayant défini une signature de bang de faible intensité, déterminer les formes et les profils de la cellule de l'avion supersonique qui aurait cette signature. Utilisant de nouvelles méthodes de calcul en mécanique des fluides (CFD) et des programmes de conception plus élaborés, les ingénieurs ont réussi à "calculer" des modèles de cellule ayant la signature de bang retenue, modèles qui ont été testés avec succès en soufflerie avec en particulier une atténuation progressive du choc de re-compression arrière.



Signature acoustique obtenue lors des tests en soufflerie

TEMOIGNAGE

Ainsi la prochaine étape sera de démontrer que cette technologie fonctionne avec un avion prototype et que la nuisance du bang sonique peut être réduite à un niveau acceptable par les populations survolées. A ce jour 2 constructeurs sous contrat NASA étudient la faisabilité globale de ce projet, étape à suivre sur le site de la NASA...



...comme cette information toute récente :



<http://www.nasa.gov/press-release/nasa-begins-work-to-build-a-quieter-supersonic-passenger-jet>

Remerciements à François Coulouvrat, Directeur de recherche au CNRS - Jean Claude Wanner Ingénieur général de l'Armement et membre de l'ANAE - Alexis Le Pichon, Chercheur au CEA/DASE, Victor W. Sparrow, Director, Graduate Program in Acoustics, Penn State University. - Philippe de Saint André, coordinateur du projet HISAC, Dassault Aviation - Peter Cohen, Project Manager, Commercial Supersonic Technology, NASA Langley Research Center.

HSR : High Speed Research - **HSCT** : High Speed Civil Transport - **psf** : unité de pression pound/square feet - **JAXA** : Japan Aerospace eXploration Agency - **TsAGI** (ЦАГИ) : Central Aerohydrodynamic Institute - **SOBER** : SOnic Boom European Research - **UPMC** : Université Pierre Marie Curie - **HISAC** : High Speed Aircraft

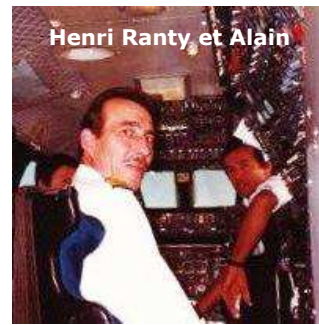
DEUX PANNES, UN DECOLLAGE ET UNE GROSSE COLERE



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

Le 4 novembre 1981 l'équipage du vol AF 001 de Paris à New-York, se retrouve à la Préparation des Vols à Roissy. Il est constitué de **Jacques Moron** Commandant de Bord, **Henri Ranty** Mécanicien Navigant et de moi-même en Officier Pilote. Nos amis PNC sont **Georges Dedeabant** Chef de Cabine, les hôteses, la regrettée **Irmgart Siegert**, **Françoise Baptissard**, **Michèle Aissani** et 2 stewards **Dominique Bardin** et **Jean-François Léger**.

La météo est correcte à New-York et l'avion F-BVFC est quasiment plein en passagers. Le CDB décide l'emport de 95 tonnes de kérosène et me propose de piloter sur cette étape vers New - York - Kennedy, ce qui est toujours un grand plaisir. Il faut préciser que **Jacques Moron** est sur le point de terminer sa carrière à **Air France** 3 semaines plus tard, les 25 et 26 novembre 1981 sur un vol identique vers New-York (voir le document philatélique ci-joint).



Et, il se trouve que, malgré sa très grande compétence, le sort ait voulu que plus de 60% des incidents survenus sur Concorde se soient produits lors de sa présence aux commandes (ses collègues se sont dits lors de son départ à la retraite qu'ils allaient maintenant devoir se partager ces incidents !!) Ce qui a fait regretter, très amicalement et avec humour, son départ aux autres PNT !

L'horaire de départ du vol est 10h00 GMT. Nous quittons le parking à 09h57, ponctualité Concorde. Une fois l'avion aligné sur la piste, je cale les manettes de poussée en butée avant, l'avion accélère rapidement, les aiguilles des badins décollent et 3 secondes après, l'alarme sonore ADS se déclenche au MWS (*), avec son gros voyant rouge devant nos yeux. (*) *Master Warning Système* qui détecte une anomalie sur les indicateurs de vitesse. Instinctivement, à cette basse vitesse, je réduis les manettes de poussée, suivi par le CDB, et je laisse rouler l'avion sans freiner. L'alarme de surchauffe des freins étant extrêmement sensible sur Concorde, en cas d'allumage au sol, il faut attendre longtemps son extinction que l'on active au parking avec un groupe d'air pulsé froid. Au roulage on s'efforce constamment de ne pas l'allumer, car cette alarme interdit ensuite le décollage.

Nous dégageons la piste lentement et rentrons au parking (27minutes de roulage). Les mécaniciens sol, toujours très prévenants et rapides pour notre avion, interviennent et changent l'ADC 1 (*la centrale anémométrique n°1*), qui semble en défaut et sur laquelle la DM (*Division du Matériel*) a travaillé dans la nuit, ayant constaté un défaut sur le circuit statique de cette centrale.

Après 01h19 d'escale, durant laquelle nous complétons le carburant prévu, l'apéritif est servi à bord à nos passagers, très calmes, (à l'exception d'un d'entre eux qui commence à s'agiter et à manifester une certaine mauvaise humeur). Deuxième départ à 11h41, roulage et alignement sur la piste. Je bloque les manettes de poussée en butée avant, l'accélération est franche, mais le même scénario se reproduit : 3 secondes après le déplacement des aiguilles des indicateurs de vitesse, les 2 alarmes visuelles et sonores du MWS se déclenchent. Nouvelle réduction des manettes de poussée, décélération lente de l'avion sans freiner ou très peu, retour au parking (20 minutes de roulage) et cette fois débarquement des passagers en vue d'un changement d'avion. Ils sont informés du problème technique mais sont très calmes et confiants, sauf ce même passager, qui parle de plus en plus fort, harangue ses voisins et agresse verbalement les personnels d'Air France présents.

TEMOIGNAGE

Pendant ce temps nous changeons d'avion, prenons le F-BVFD qui a été mis sur une porte de l'aérogare proche, au contact. Dans le cockpit nous préparons l'avion pour ce nouveau départ : insertion de la route dans les Centrales de Navigation à Inertie, nouveaux paramètres de décollage, moyens radio pour le départ, etc. Les PNC sont en salle avec les passagers et le Chef de Cabine, Georges, vient nous informer que tout se passe bien, sauf ce passager (M. L...) qui est de plus en plus agité et « interpelle violemment tout ce qui bouge », nous dit-il !

Jacques Moron, un peu excédé, décide d'aller voir en salle cet énergumène. J'appréciais beaucoup Jacques, le connaissais bien, avec son caractère « entier » et vif, aussi je décidais de le suivre. A peine arrivés dans la salle, ce passager nous fonce dessus en hurlant après Air France et son Commandant de Bord ! Jacques Moron va droit sur lui, et tous les deux nez à nez s'invectivent violemment ! Quand ce passager balaye d'un revers de main moqueur l'insigne de la Légion d'Honneur à la boutonnière de Jacques, je sens que la situation va dégénérer et je retiens Jacques, (dont la colère monte de plus en plus) par les épaules en l'écartant de cet individu et en insistant pour que nous revenions à notre poste !



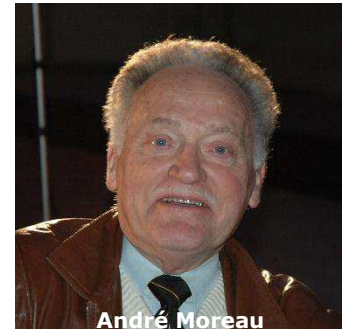
Henri Salvador et Jacques Moron

Le calme revient dans le cockpit, nous rembarquons les passagers, dans la passerelle M. L... continue d'invectiver à très haute voix le personnel, des passagers et nos PNC. Nous mettons en route et quittons le parking à 13h30 GMT (horaire prévu 10h00 ce matin !). Vol sans histoire, notre passager s'est calmé, traversée de l'Atlantique standard - en 3H19 -.

J'ai le plaisir de faire l'approche dite « Canarsie » à Kennedy sur

la piste 13 Gauche (approche décalée, à cause de l'agglomération New Yorkaise), se terminant par un virage à basse altitude pour prendre l'axe de cette piste 13L. C'est une manœuvre très facile à réaliser grâce à l'extrême maniabilité du Concorde. Heure d'arrivée au parking à JFK : 17h15 au lieu des 13h45 de l'horaire.

A noter que, lorsque les membres de l'Escale de New York ont été informés d'un incident important avec un passager, ils ont répondu : « Vous avez donc M. L... à bord !! ». Le Chef d'Escale Air France de New-York à cette époque, notre ami **André Moreau** doit s'en souvenir ! Nous avons appris par la suite, que ce monsieur L... était interdit de vol sur British Airways et sur Lufthansa ! Il en fut de même pour Air France à la suite de ce vol !



André Moreau

Comme vous pouvez le lire sur le Bulletin joint, la panne sur le F-BVFC a été localisée sur l'antenne pitot gauche, obstruée par des boules de métal fondu.

Notre bel oiseau a vite repris du service !

AB



TEMOIGNAGE



du 81-43-S Néant
au 81-48-S
81-49-S

Concorde

(Hérou
V. 1000
200000)

Le 30 novembre 1981

81-49-S1
B V F C
Paris/NYC
04.11.81

Circuit
anémométrique

ATA 34

CHAPITRE I - INCIDENTS DE LA SEMAINE

Décollage interrompu à 80 Kts cause alarme ADS avec drapeau apparent sur les 2 anémomètres.

- 1/2 tour au parking
- Remplacement de la centrale anémométrique n° 1 ainsi que son boîtier à diodes.
- Essais ADC 1 et 2 satisfaisants.
- Seconde tentative de décollage.
- Le défaut se manifeste de nouveau.
- Retour au parking.
- La panne est localisée à l'antenne pitot gauche. Cette dernière étant partiellement obstruée par des boules de métal fondu.
- Remplacement de l'antenne défectueuse.
- Remise en place de la centrale précédemment démontée et essai d'étanchéité du circuit dynamique.
- Le BVFC a assuré le courrier en remplacement du BVFC avec un retard de 3 h 30.

81-49-S1
(suite)

Observations DM.UQ

Lors de l'expertise de l'antenne, la découpe mécanique sur un secteur de 90° a permis de vérifier que la destruction de la partie avant de l'élément chauffant de l'antenne a été provoquée par la fusion partielle du conduit interne obstruant en presque totalité l'orifice de prise de pression.

- A la suite de cet incident, les antennes de la flotte ont été contrôlées et aucune anomalie n'a été découverte.
- Il s'agit du premier cas connu à ce jour sur CONCORDE.
- Un complément d'expertise est demandé au constructeur ROSEMOUNT.

UN CERTAIN ... NAJEEB ELIAS HALABY



Par André Rouayrou

En avril 1961, Najeeb Halaby est un homme comblé. Le président Kennedy, son mentor, en fait également un homme puissant en le nommant à la tête de la F.A.A, l'incontournable organisation aéronautique américaine. Mais, quelques ingrédients manquent encore pour que son ascension ait le parfum subtil des senteurs orientales auxquelles il est habitué depuis son plus jeune âge. Homme de pouvoir et d'intrigue, cela fait longtemps qu'il attend cette nomination. L'aéronautique, c'est un peu son pré-carré, il y possède une solide expérience, de nombreux réseaux et d'incontestables succès. Homme d'affaires avant tout, c'est lui qui permet à la famille royale saoudienne de créer la Saudia Airlines, la compagnie nationale. Né au Texas de père syrien et de mère américaine, Najeeb Halaby connaît bien le Moyen Orient, un territoire sur lequel il a solidement ancré la présence aéronautique américaine, civile comme militaire. Sa fille Lisa, deviendra même la reine Noor de Jordanie en épousant le roi Hussein.

En 1961, le salon du Bourget est déjà l'un des grands rendez-vous aéronautiques international. Cette année, français et britanniques y présentent leurs projets respectifs concernant cet avion de ligne supersonique auquel tous aspirent. Si chacun y réfléchit de son côté, les ingénieurs se parlent, échantent, comme s'ils avaient besoin de se rassurer. Au niveau politique les contacts se poursuivent également, presque contraints dans le sens où aucun des deux pays n'a les moyens de financer seul une telle ambition. Avancent-ils avec le même appétit que celui de leurs ingénieurs ?



A cette même époque, de l'autre côté de l'Atlantique, Najeeb Halaby prend ses fonctions avec la très ferme volonté d'imposer le leadership américain sur le marché des SST (Supersonic Transport). Les anglais, fort de leur savoir-faire industriel, ne l'entendent pas de la même oreille. Ils veulent comprendre les raisons de cette position et vont rapidement sonder les intentions d'Halaby. Pourquoi ne pas unir nos forces et nos savoirs dans la réalisation d'un avion américano-britannique,



Bureau Ovale (1961), Mme Halaby mère assiste à la prestation de serment de son fils Najeeb

lui proposent-ils avec insistance. Doutent-ils de la France ? Doutent-ils du potentiel des bureaux d'études français ? Ou, une fois encore, affichent-ils leur préférence américaine autour d'un projet encore plus ambitieux vers lequel ils pensent que seuls les américains seraient capables de les conduire ? These are the questions ... Une proposition qu'Halaby déclinera très vite. Son choix est clair, les États Unis doivent développer seuls, ce programme supersonique, et face à la complexité du projet, il n'est pas utile de s'encombrer d'un partenaire étranger. Dans une note d'octobre 1961, il confirme très directement sa position : « ... *Il n'y aura pas de coopération avec les britanniques sur un avion à Mach 2, comme il n'y aura pas de coopération avec les américains sur un avion à Mach 3. Nous devons informer le gouvernement britannique que tout accord gouvernemental pour le développement commun d'un avion de transport supersonique, n'est pas à l'ordre du jour.* »

A Houston, le 12 Septembre 1962, lors du fameux « Moon Speech », c'est sur fond de bannière étoilée flottant au vent que JF Kennedy annonce à la nation américaine et au monde : « *We choose to go the Moon. We choose to go to the Moon in this decade ...* » A cette époque, les américains ne croient pas encore en Concorde. Ils ont du mal à valider la capacité des ingénieurs européens à développer un tel programme. D'autant qu'en choisissant la conquête de l'espace, l'Amérique y mobilise l'essentiel de ses moyens intellectuels, techniques et financiers. Une raison de plus pour ne pas s'encombrer de ce programme européen dont ils prédisent qu'il n'ira pas très loin.



TEMOIGNAGE

Le refus cinglant d'Halaby à l'appel du pied des britanniques va, d'une certaine manière, rapprocher anglais et français avec la volonté accrue de déboucher sur un accord. Peut-être une manière de laver l'affront qu'ils viennent de subir ? Les tractations s'accroissent quand, le 29 novembre 1962, la France et le Royaume-Uni s'unissent en signant un « contrat de coopération » pour la réalisation en commun d'un avion de ligne supersonique. L'acte de naissance de Concorde en quelque sorte !

Donc, fin 1962, la coopération franco-britannique apparaît crédible. Elle a du sens mais pour autant constitue-t-elle une menace pour l'industrie américaine ? Les officiels américains ne savent pas trop comment juger cette initiative. Doivent-ils y croire ? Face à ce marché aéronautique civil dont tous prévoient l'avenir en supersonique, il ne faut pas laisser les européens s'y imposer avec trop d'avance. Les américains n'ont pas oublié qu'avec le Comet, ce sont les Britanniques qui ont lancé le premier avion de ligne à réaction. Il n'est pour eux, pas question de revivre un tel affront sur le marché des supersoniques.



L'analyse des compagnies aériennes est bien différente. La révolution supersonique ne les séduit réellement pas. Elles comprennent surtout qu'il va falloir rééquiper leur flotte et pour cela mobiliser de considérables moyens financiers. Elles achèvent à peine leur mutation vers le transport à réaction et déjà, on veut les faire réinvestir dans une nouvelle génération d'avions. Loin d'être convaincues, c'est avec prudence qu'elles suivent l'avancée d'un programme dont elles doutent !

Autant de signaux qui conduisent Najeeb Halaby à s'interroger, à douter même. Et si l'Amérique se trompait ? Et si les savoir-faire britannique et français mis en commun, permettaient de donner vie au premier avion de transport supersonique ? Ce serait à coup sûr, une violente remise en cause de l'industrie aéronautique américaine. Il décide d'alerter le président Kennedy. « *Mister President, lui écrit-il en novembre 1962, il est aujourd'hui reconnu que le transport commercial de demain sera supersonique et il apparaît que les européens sont en train de mettre en place un important programme, suivi en cela par les soviétiques. Si nous ne faisons rien rapidement, les Etats Unis perdront*

50 000 emplois, 4 milliards de dollars US de revenus directs et 3 milliards de marchés que les compagnies apporteront aux constructeurs étrangers ». L'Amérique doit se réveiller !

Le 14 janvier 1963, le général de Gaulle tient une conférence de presse télévisée, un exercice dans lequel il brille. A cette occasion, il prononce le nom de *Concorde* pour la première fois. Pour Kennedy, c'en est trop ! Il est furieux et considère qu'avec ces paroles, De Gaulle lance un défi à l'Amérique. A partir de ce jour, il va associer *Concorde* à De Gaulle, et seul lui importera « de faire mordre la poussière à de Gaulle et à son *Concorde* ». Halaby rapporte que « *le 29 janvier, lors d'une conversation avec le Président, il devient évident qu'il est plus que jamais favorable au lancement de la construction d'un avion de transport supersonique. L'un des motifs de cette pugnacité est de surpasser de Gaulle. Nous battons ce con....rd de De Gaulle lance-t-il excédé à ses collaborateurs* ». Les politiques américains sont alors obnubilés par *Concorde*. Ils doivent faire mieux, plus gros et plus vite ; *better, bigger and faster* disent-ils. C'est à leurs yeux un objectif incontournable. Il n'est pas question que la suprématie aéronautique américaine, si chèrement acquise lors de la seconde guerre mondiale, puisse être remise en cause.

La force de frappe américaine se met en route. Le 21 janvier 1963, presque comme en réponse à l'annonce du Général de Gaulle, Kennedy rend publique la feuille de route du futur avion de transport supersonique américain. Il demande à ce que les études de faisabilité soient mises en route dès que possible de façon à pouvoir prendre rapidement, les décisions nécessaires au lancement d'un programme. Dans ce même document, il confirme la place prépondérante de la F.A.A qu'il définit comme maître d'œuvre du programme SST. Halaby voit enfin son rêve se concrétiser !



Le printemps 1963 verra également les compagnies se manifester quand Juan Trippe, le président de la Pan Am, fait connaître son vif intérêt pour *Concorde*. Il en informe la Maison Blanche, le Gouvernement et la F.A.A. La Pan Am, c'est le vaisseau amiral du transport aérien américain et traditionnellement, elle agit comme précurseur vis à vis des autres compagnies. Une annonce à l'onde de choc inattendue.

TEMOIGNAGE

D'autant plus qu'en dépit de la nouvelle colère qu'elle provoque auprès de Kennedy et de leur conversation téléphonique, pour le moins directe, du 4 juin, Juan Trippe va quand même confirmer sa commande pour cet avion étranger qui n'est encore que de papier. Du jamais vu ! En réalité, il vient d'aiguillonner l'Amérique politique sur un thème fédérateur, celui de son identité nationale. Et il fait mouche !

C'est le moment que choisit le Président des Etats-Unis pour lancer officiellement le programme supersonique américain. Le 5 juin 1963, à l'occasion de la remise des diplômes aux cadets de l'US AF, c'est face à des militaires, qu'il prononce un discours très habile, annonçant l'engagement d'un programme supersonique civil. « *Sommes-nous capable de réaliser un avion à même de transporter en toute sécurité des biens et des personnes rapidement, à un prix acceptable par les passagers et profitable pour les compagnies ? ... et nous parlons d'un avion qui à la fin des années 1960 sera capable de rejoindre tous les points du globe à une vitesse supérieure à Mach 2* ». Le défi est lancé ! L'Amérique est maintenant en ordre de marche et, si Concorde est l'avion de De Gaulle, le Tupolev celui de Kroutchev, le supersonique américain devient celui de Kennedy. Mais tout reste à faire ...



A l'été 1963, Najeeb Hallaby est au faîte de sa gloire. Il arrive au terme de ses ambitions. Pour lui, la voie est libre. Il va enfin pouvoir agir et démonter la toute-puissance de l'industrie aéronautique américaine. Malheureusement un règne éphémère que viendra ébranler cette matinée funèbre de novembre 1963. Dans les rues de Dallas, deux coups de feu qui, en atteignant physiquement John Fitzgerald Kennedy, atteignent également la carrière d'Halaby.



Robert McNamara

Le Président Lyndon Johnson, nouvellement installé au pouvoir, connaît bien le dossier SST, dont il est un fervent partisan. Mais il trouve que ce dernier véhicule trop l'image de son prédécesseur. Il veut, lui aussi, marquer l'histoire de son sceau. Le nouveau président veut du changement, il veut une nouvelle équipe pour prendre ce programme en main. De nouvelles études sont demandées, de nouveaux rapports sont rédigés et l'Amérique ne semble toujours pas très bien savoir comment organiser sa riposte. Un nouveau comité est mis en place ; son nom : le PAC-SST (*President Advisory Committee on Supersonic Transport*). Une assemblée de gens importants, au sein de laquelle Halaby siège face au tout puissant sénateur Robert McNamara, peut être l'homme le plus puissant du moment. McNamara ne croit pas en ce besoin supersonique, d'où qu'il vienne. C'est un homme de chiffres, de calculs, de modèles, dont les détracteurs disent qu'il est trop immergé dans les calculs pour pouvoir appréhender la réalité. « *Dès le départ j'ai pensé que ce projet ne se justifiait pas, parce qu'il est impossible de rentabiliser le vol d'une charge marchande suffisante, sur une longue distance adaptée à un prix*

suffisamment bas. Je ne suis ni ingénieur aéronautique, ni expert en transport aérien, ni constructeur, mais je peux faire le calcul au dos d'une enveloppe » résume-t-il. Sa stratégie est claire : comment faire capoter ce projet ? Comment faire passer ces mesures qui, tôt ou tard, doivent conduire à l'abandon du programme alors que le président Johnson et l'ensemble des démocrates y sont favorables ? Mais avec l'oreille du président, tout devient plus facile. Alors ... c'est sans scrupule, qu'étape par étape, il va déstructurer le travail des ingénieurs et les avancées d'Halaby. En ramenant le tout aux chiffres, il n'aura de cesse de les retoquer et d'en confier une nouvelle approche à l'un de ses hommes. Les uns après les autres, les réseaux McNamara sont mis à contribution, ceux de la CIA, du Trésor, de l'Industrie, tous y participent. Petit à petit, une nouvelle stratégie se met en place, comme si l'impensable pouvait surgir, comme si la grande Amérique ne trouvait pas les moyens de rentrer dans la compétition supersonique civile. Peu importe les résultats, pourvu qu'ils viennent conforter la

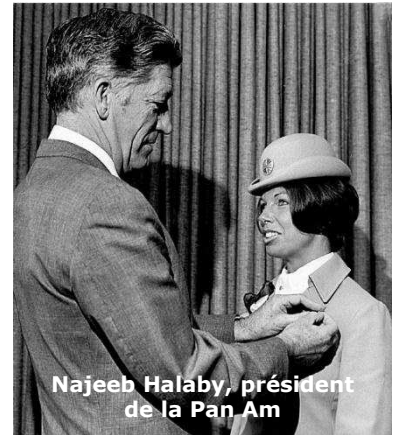


Robert McNamara et le président Lyndon Johnson

TEMOIGNAGE

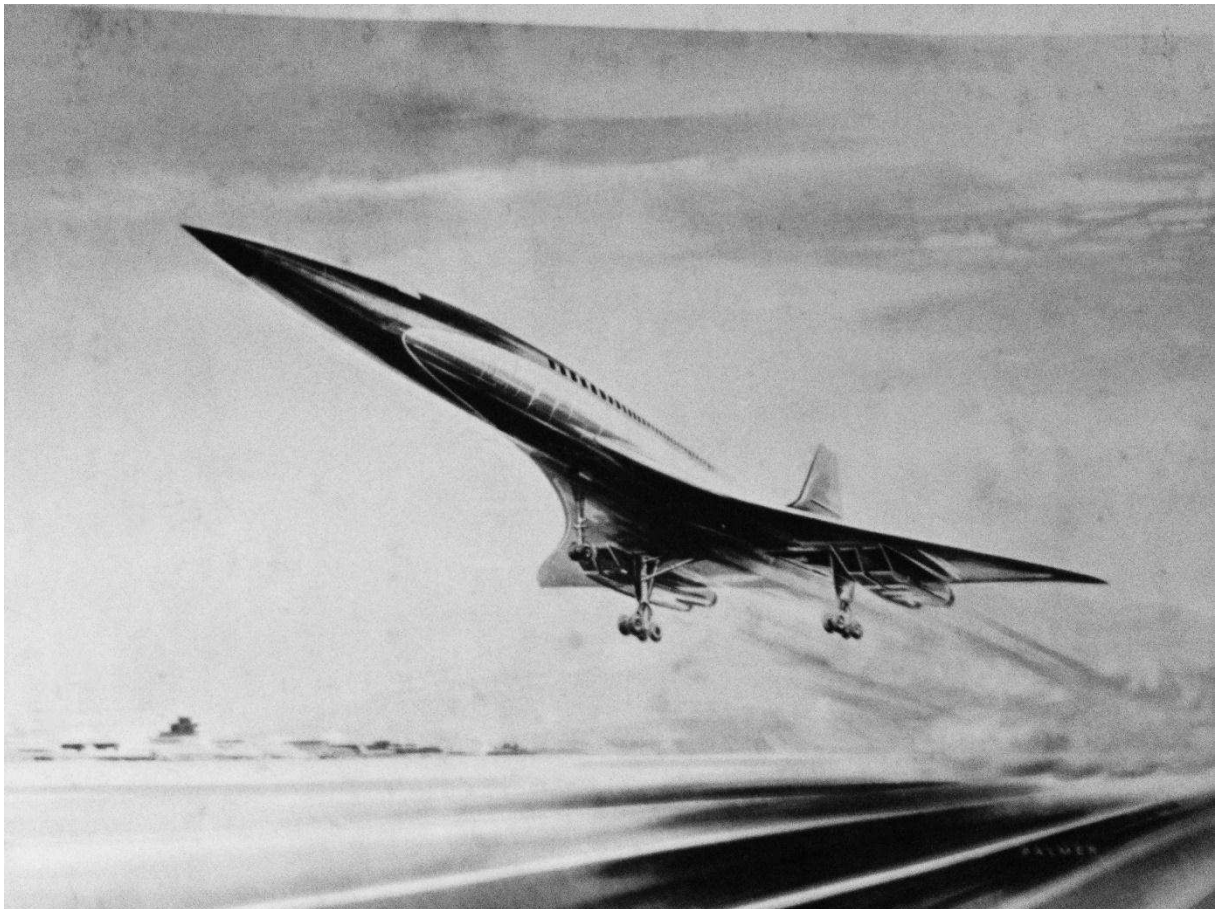
démarche. Et les campagnes vont s'intensifier, avec toujours plus de mauvaise foi. Des campagnes dont les objectifs vont également être à géométrie variable. Plus l'Amérique s'embourbe, plus il va falloir trouver les moyens de mettre un coup d'arrêt au programme Concorde.

Halaby rend coup pour coup, nostalgique de voir cette Amérique incapable de démontrer la puissance industrielle qu'il voulait lui apporter. Il a compris le stratagème, il a compris que le dossier SST quitte le monde aéronautique pour intégrer les sphères politiques et pas toujours les plus claires. Mais qu'y faire, la donne a changé ? Il est bien seul mais ne jette pas les armes, même si elles deviennent de plus en plus inégales. La fin du rêve supersonique américain se dessine-t-elle ? Pas encore, loin s'en faut. La bataille sera longue, intense, semée d'embuches et de retournements inattendus. Tous les coups sont presque permis, des plus tordus au plus opportuns. Ainsi la CIA veut démontrer que le programme Concorde abrite les intérêts particuliers de la famille De Gaulle. Démonstration si abracadabrantesque qu'elle est vite abandonnée. Et si ces avions supersoniques détruisaient l'environnement, et s'ils s'attaquaient au bien-être des populations, si leurs nuisances devenaient plus grandes que leurs éventuels bénéfices. Une option peut-être intéressante à développer que Najeeb Halaby suivra de très loin. Il a quitté la F.A.A et vient de prendre la présidence de la Pan Am, une compagnie qui avec ses 6 options, toujours valides, permettra bientôt à Concorde de sillonner le ciel américain.



Mais l'histoire n'est pas finie ...

AR



Vue d'artiste de Concorde (Palmer 1960)

UNE DERNIERE PRESENTATION EN VOL DE CONCORDE

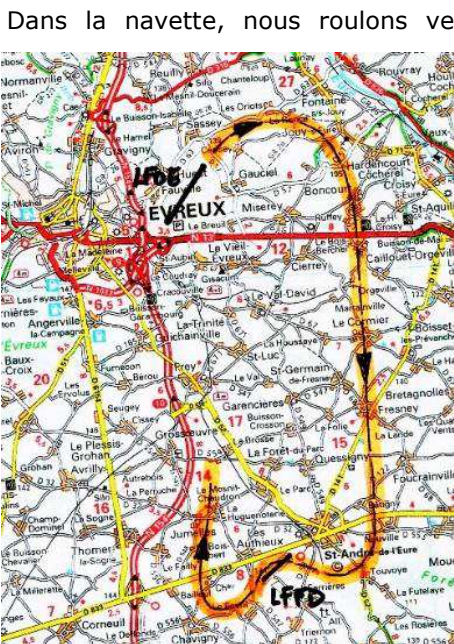
Par Pierre Grange

Nous sommes en 1988. Depuis quatre ans, le planning nous réserve des surprises et les vols Concorde sont loin de la routine dont certains collègues se moquent. « *Alors tu vas où ?* » nous lancent-ils goguenards lorsque nous les croisons en salle de départ ; sous-entendu : « *T'en as pas marre de New-York ?* ». Ce jour-là, je réponds : « *je vais à Saint André de l'Eure !* » Effet de surprise garanti car le nom de ce charmant aérodrome normand n'est connu que des amateurs d'aviation légère, ce qui, en fait, n'est pas très répandu dans notre confrérie. Ne laissant pas le temps au moqueur de se reprendre, j'emboîte le pas à **Edouard Chemel** et **Rémi Bonzi** qui embarquent dans la navette aux côtés de l'équipage commercial ; **Jacques Jaufret** est le chef de cabine et ce vol spécial d'une heure quinze bloc-bloc est à l'opposé du tour du monde que nous avons effectué ensemble trois mois auparavant. Nos passagers seront chouchoutés par **Annick Bonnet-Moyal**, **Sonia Darnaudery**, **Martine Gayon** et **Nicole Méneveux** (<http://www.lesvolsdeconcorde.com>), un quatuor de charme.

Une heure avant, lors de la préparation du vol, j'avais découvert le profil très original de notre vol. Edouard, qui avait participé à l'étude avec le service Lignes et Infrastructures (DO.NI) était bien au fait de l'affaire. Nous allions effectuer un départ normal, au cap sur Evreux puis Delta (à cette époque, Tesgo s'appelait Delta) mais nous devons rester dans la région de contrôle de Paris. Pour ce faire, virage avant Delta et retour en descente vers Evreux pour engager une approche comme si nous allions nous poser sur ce terrain. A une hauteur de 1500 pieds, mise en palier puis promenade, en configuration atterrissage, au-dessus de la campagne normande, passage basse altitude à la verticale du petit terrain de Saint André de L'Eure, remise de gaz et retour vers Evreux puis Paris. Bien entendu nous serons très légers puisque le vol ne dure qu'un peu plus d'une heure, cela tient donc un peu du slalom à ski mais c'est ... très motivant, d'autant plus qu'il est prévu de faire ça deux fois dans la matinée.

Edouard nous en dit un peu plus : le Club Aéronautique de Saint André (CASA) a acheté ces deux vols, ce dimanche 19 juin, pour faire de la publicité à son meeting annuel. Les places ont été vendues à prix coûtants (1500FF soit 230€) et cela fait deux fois cent passagers enthousiastes qui vont pouvoir survoler leur région à bord de l'avion de rêve. Pour diminuer le coût, le vol est prévu entièrement en subsonique et nos passagers le savent mais Edouard va leur faire une surprise ; en attendant, il nous tient un discours inhabituel.

Je l'avais déjà entendu s'inquiéter des nombreuses présentations en vol avec passagers que pratiquait alors la Compagnie, sur tout type d'avion et en particulier sur Concorde. J'en avais été surpris, car je partageais alors l'inconscience collective ; à son point de vue, il fallait accorder à ce type de vol une attention extrême, car, très inhabituels pour nous, ils étaient risqués ; le danger le plus grave selon lui étant la collision en vol avec un avion léger tentant de venir admirer la bête au plus près. Les vols dits « de présentation » étaient abordés par Edouard d'une manière très rigoureuse : briefing précis, stricte répartition des tâches : le pilote pilotait, le mécanicien surveillait les paramètres et annonçait la sonde en permanence. « Pas moins de 200 pieds ! » la consigne avait été martelée. Le commandant dirigeait la manœuvre, surveillant particulièrement l'extérieur.



Dans la navette, nous roulons vers le Fox Charlie, stationné loin des aérogares. C'est toujours sympa d'embarquer dans un avion « au large ». Il y a du bruit et du vent, l'air sent le kérosène ; c'est une réelle ambiance aviation. Nous saluons celles et ceux qui, s'affairent depuis plus d'une heure à préparer l'avion : mécaniciens sol, « coordo », essencier. Nous rejoignons nos postes de travail, il y a une ambiance d'allégresse dans l'équipage, ça siffle dans le galley avant. Rapidement les cars arrivent et l'embarquement débute ... à petite vitesse. Chaque passager souhaite, certes monter à bord, mais il ne peut détacher ses yeux du spectacle. Concorde est un grand avion et de près il est impressionnant, perché sur ses grandes pattes, avec ses formes anguleuses que la perspective déforme et ses petits hublots tout là-haut. De surcroit, ce jour-là, beaucoup de nos clients sont des aviateurs. Ils ont délaissé le cockpit de leur Jodel, génial petit avion en bois et toile, pour embarquer sur un Concorde. Que d'histoires à raconter demain au Bar de l'Escadrille. La montée de l'escalier leur permet d'observer de plus haut l'aile de Concorde et le va et vient fébrile des véhicules de piste ; avant de baisser la tête pour entrer dans le mince fuselage, après un dernier coup d'œil à gauche vers ce nez qui n'en finit pas, beaucoup toucheront discrètement la dure tôle de fuselage.

Pour nous le vol se présente bien ; il fait très beau, les cartes sont tracées pour la partie aux instruments ; pour le reste, je suis un peu déconcerté. La navigation à vue et basse hauteur est tout à fait inhabituelle avec un



TEMOIGNAGE

avion de ligne, aussi, comme Edouard l'a fait de son côté, je trace ma carte à vue au 500 millième et je prépare mes repères : l'axe de percée à Evreux puis la trajectoire vers la petite ville de Saint André de l'Eure que nous contournerons par le sud, puis l'axe de présentation. Avec la belle météo du jour, on devrait y arriver !

Mise en route et roulage ; le Fox Charlie trotte vite ; il faut « travailler » son freinage pour ne pas arriver au point d'attente avec l'alarme « brake overheat ». A cette masse, nous pourrions décoller sans réchauffes, le surcroît de poussée de la post combustion n'étant pas nécessaire mais, au cockpit, on en est bien d'accord : il faut qu'ils en aient pour leur argent aussi, à la lecture de la check-list avant décollage, Rémi sélectionne vers le haut les 4 interrupteurs de réchauffe. L'accélération est donc assez phénoménale et la course de décollage réduite ; il me faut afficher l'assiette maxi autorisée de 18° pour bloquer la vitesse à 280 nœuds. L'altitude de croisière est assez vite atteinte et nous survolons la radio balise d'Evreux à 28 mille pieds en palier au cap vers la Manche. Et c'est là qu'Edouard annonce en cabine la bonne nouvelle : nous allons passer le mur du son ! Le contrôle aérien est très coopératif et nous permet de débiter l'ascension et l'accélération. A cette masse légère, cinquante tonnes de moins qu'en départ sur New-York, le passage du Mach est rapide ce qui impose de décaler d'une bonne quinzaine de kilomètres le point d'accélération de manière à ne pas « *banguer* » Le Havre. Du côté de Mach 1.07, nous stoppons l'accélération. En palier, réchauffes coupées et moteurs réduits, la vitesse régresse très vite et dès que nous sommes revenus en subsonique je vire vers Evreux en serrant un peu le virage pour éviter d'entrer « chez les anglais ». La descente est assez rapide et nous sommes bientôt en finale face à l'est à Evreux. L'approche finale est arrêtée à une hauteur de 500 mètres et c'est parti pour la navigation à vue. Après avoir survolé le bout de piste d'Evreux je mets le cap sur Saint André de l'Eure et je cherche, avec un brin d'anxiété, le petit aérodrome. Par chance, avec notre cheminement d'arrivée, il est facile à voir, surtout depuis la place droite : une grande piste désaffectée en béton en bordure de laquelle on repère la manifestation du Club CASA. Des avions sont exposés, des tentes sont montées et, en approchant, nous remarquons la foule importante qui nous attend. Edouard a clôturé avec Evreux et il est, à présent, sur la fréquence de l'aéroclub ; sa voix est retransmise dans les micros et, en termes de « com », c'est un festival. Il surveille et commande mes évolutions ; comme prévu au briefing à CDG, nous allons faire un passage en virage ce qui, nous l'avons tous remarqué en spectateur de meeting, donne une image dynamique et mouvante de l'appareil. J'ai débuté la



descente en passant par le travers sud de la ville de Saint André. Rémi annonce la sonde et je me présente à 200 pieds, stabilisé, en bonne position pour engager le virage vers le public. En revoyant les images 30 ans après, j'imagine l'impression créée par le passage à 60 mètres de hauteur de cet énorme oiseau dans un vacarme grandissant, devenant insupportable lorsqu'arrivé en bout de bande, je place les manettes en avant, tout en basculant à droite vers Evreux. Nous réintégrons bien vite l'espace contrôlé par Evreux puis Roissy et nous nous posons moins d'une heure après notre décollage. Le débarquement va prendre du temps car les passagers n'ayant pu « visiter » l'avion durant la courte envolée, ils souhaitent tous passer une tête dans le cockpit avant de nous quitter ; Jacques a fort à faire pour organiser la

circulation dans l'étroite allée qui mène au poste où nous préparons déjà la prochaine boucle. Une heure quinze plus tard avec une nouvelle palanquée d'enthousiastes nous entamons le même circuit ; à Saint André de l'Eure, il me semble que la foule est encore plus nombreuse que la première fois. Rien d'étonnant à cela sachant que notre premier passage a dû attirer l'attention à des kilomètres à la ronde.

Ce fut une journée mémorable. Je pense que tous ceux qui y ont participé ou assisté s'en souviennent aujourd'hui. Ce fut aussi mon dernier vol de présentation ; une semaine plus tard, un A320 d'Air France s'écrasait sur l'aérodrome de Mulhouse Habsheim ne faisant, miraculeusement que 3 morts. Edouard avait vu juste et Air France jura, mais un peu tard, qu'on ne l'y prendrait plus ! Reste aujourd'hui le souvenir de ces vols exceptionnels au plein sens du terme.

PG

18 et 19 juin 1988 - Concorde à Saint André !

En 1988, le CASA décide de frapper un grand coup : il achète deux vols Concorde à Air-France qui sont ensuite revendus à prix coûtant, uniquement pour faire la promotion du futur meeting aérien. Les candidats sont nombreux et toute la presse régionale se fait l'écho de l'opération. 200 personnes auront ainsi l'occasion de voler en supersonique pour 1.500 F, passage du mur du son et transport Saint-André-Roissy compris. Organisé sur deux jours, le programme du meeting est alléchant : courses d'avions Formule 1 autour de pylônes, passage à trois reprises du Concorde d'Air France, piloté par Edouard Chemel qui fit partager au public son plaisir de présenter le Concorde à Saint André,

<http://aerocasa.fr/lhistorique/>



LA REVUE DE PRESSE DE RENE



Par René Duguet
Chef Mécanicien Navigant

Un article récolté par René dans Air & Cosmos et qui fait écho à celui de Gérard Duval concernant les recherches supersoniques en cours.

PROGRAMMES ET DÉVELOPPEMENT

SUPERSONIQUE CIVIL

LOCKHEED MARTIN CONSTRUIRA LE QUESST

LE DÉPARTEMENT DES SKUNK WORKS DE L'AVIONNEUR AMÉRICAIN CONSTRUIRA LE DÉMONSTRATEUR TECHNOLOGIQUE DESTINÉ À EXPÉRIMENTER LES TECHNOLOGIES DE SUPPRESSION DU BANG SONIQUE.

COCKPIT

Le cockpit du QueSST ne dispose pas de pare-brise, lequel est remplacé par un système de vision améliorée avec plusieurs caméras œuvrant dans le domaine du visible.

VOILURE

La voilure de QueSST est un delta classique, à la différence de Concorde (aile gothique) et du Tu-144 (double delta). Elle masque l'entrée d'air du turboréacteur et évite le renvoi des ondes de pression à l'entrée d'air vers le sol, diminuant ainsi le bruit perçu.

MOTEUR

La motorisation du QueSST est assurée par un seul et unique turboréacteur, vraisemblablement pour des raisons de coûts. Sa tuyère est masquée dans le but de réduire le bruit projeté vers le sol.

La Nasa a sélectionné Lockheed Martin pour concevoir un supersonique « silencieux » à l'échelle 1/2. C'est en fait la première phase, celle de la conception préliminaire, du programme QueSST, acronyme de Quiet Supersonic Technology ou « technologie supersonique silencieuse ». La Nasa n'a cessé d'y travailler depuis les années 1970, au gré de différents programmes de recherche, mais elle n'est pas la seule. Le DLR allemand, le Jaxa japonais et l'Onera se sont également intéressés à ce sujet. Dégagé du problème des moteurs et de la croisière supersonique, l'un des principaux problèmes de taille réside au niveau du bruit généré au-delà de

Mach 1, soit le fameux bang sonique. L'exploitation de Concorde fut gênée par le fait que l'appareil ne pouvait survoler des zones habitées en supersonique. Les pilotes devaient modifier leurs trajectoires de vol en fonction des conditions météorologiques, ou décélérer à vitesse subsonique « en avance » pour éviter que le bang ne soit audible dans certaines régions sensibles à ce phénomène.

DÉMONSTRATEUR.

L'objectif à terme du QueSST n'est autre que de réintégrer le supersonique dans le domaine du transport commercial civil, sous forme d'un appareil au dessin très éloigné de ce que fut Concorde, et de lever l'interdiction du survol des zones terrestres imposée par la FAA, qui remonte à la fin des années 1960. Conjointement aux crises pétrolières, cette interdiction fut en partie à l'origine de l'échec commercial de Concorde. QueSST est en conséquence un démonstrateur qui devrait, selon ce qu'avait précédemment annoncé la Nasa, cumuler une masse située aux alentours des 11 t, ce qui devrait permettre de reproduire précisément la signature acoustique

d'un appareil de cent places totalisant une masse située aux alentours des 136 t. La Nasa prévoit de construire son appareil de recherche supersonique en 2019, dont le premier vol serait programmé en 2020, suivi d'une étude acoustique en 2021, étalée sur plusieurs années, laquelle serait réalisée en Californie du Sud. La vue d'artiste de la Nasa présente un appareil au nez extrêmement allongé, destiné à atténuer les effets de l'onde de choc supersonique qui se développe lorsque l'appareil évolue à une vitesse supérieure à Mach 1.

EFFETS DE MASQUAGE.

Ce démonstrateur se caractérise également par sa motorisation qui fait appel à un seul et unique

PROGRAMMES ET DÉVELOPPEMENT

NEZ-POINTE AVANT

Le nez extrêmement long de l'appareil n'a d'autre but que de diminuer les effets de l'onde de choc générée par l'appareil lorsque ce dernier franchit le mur du son.

CANARD

Le QueSST se caractérise également par son plan canard, disposé jusqu'à l'avant du cockpit. Ce dernier pourrait permettre d'éviter le recours à un système de transfert de carburant, comme ce fut le cas sur Concorde.

turbo-réacteur vraisemblablement équipé d'une tuyère dont l'éjection des gaz est en grande partie masquée. La configuration de sa voilure est de type delta canard, avec une entrée d'air localisée sur le dos, qui bénéficie des effets de masquage, puisque le turbo-réacteur est disposé dans une région où les ondes pression liées à la compression au niveau de l'entrée d'air seront masquées par la voilure. Le dessin du cockpit est également très particulier, puisque la canopée n'est pas équipée d'un pare-brise, ce qui contribue à diminuer la traînée. Le ou les pilotes bénéficieront très certainement d'un système de type vision améliorée et/ou synthétique avec une ou plusieurs caméras restituant sur écran le paysage défilant.

75 PLUTÔT QUE 100.

Ce dessin est issu de l'étude lancée en 2010, qui fut confiée à Lockheed Martin et Boeing, visant à déterminer si la technologie actuelle permettait de réduire la signature acoustique d'un supersonique à des niveaux de bruit tolérables par les oreilles humaines et animales. A l'issue de cette étude, dont les résultats indiquèrent la possibilité de diminuer drastiquement le bruit perçu, la Nasa

lança une deuxième campagne d'études comportant l'analyse de maquettes avec passage en soufflerie. Lockheed Martin fit part l'an dernier de la possibilité de réduire la signature acoustique d'un appareil de transport de 100 passagers à environ 75 EPndB (Effective Perceived Noise Decibel, ou niveau de bruit perçu), soit en dessous des 80 EPndB considérés comme étant une nuisance pour l'oreille humaine. En comparaison, la différence avec Concorde serait de taille, puisque ce dernier excédait les 100 PLdB (Perceived Loudness Decibels, soit l'évolution de la pression au sol). Entre 75 EPndB et 100 PLdB, la différence est énorme puisque le niveau 100 représente un bruit assimilable à celui d'un marteau-piqueur. Le niveau 75 serait un bruit, toutes proportions gardées, relativement doux et non impulsif, c'est-à-dire à l'opposé de la détonation typée « coup de fusil » représentée par les jets de chasse lorsqu'ils franchissent Mach 1.

PRÉCÉDENTES

TENTATIVES. Reste que par le passé d'autres avionneurs ont tenté, au moins sur le papier, l'aventure supersonique. Notamment Gulfstream, qui a fini par jeter l'éponge, ainsi que Supersonic Aerospace International (SAI), société créée par Michael Paulson, fils d'Allen Paulson qui fut lui-même président de Gulfstream. Michael Paulson fit appel aux Skunk Works de Lockheed Martin pour développer un concept d'avion d'affaires supersonique, mais SAI fut victime de la crise économique de 2008. Les Russes s'y intéressèrent également, puisqu'il existe au moins un projet de MiG-25 largement modifié et transformé en avion d'affaires supersonique. Le dernier projet en date n'est autre que celui de la société Aerion, également à destination du marché des avions d'affaires, entreprise qui a d'ailleurs reçu le soutien technologique et financier d'Airbus.

■ Antony Angrand
@antony_angrand

De Mach 3 à Mach 1

A l'origine, ils étaient trois avionneurs, trois à proposer des projets pour ce qui se nommait alors le SST ou SuperSonicTransport, soit le projet concurrent de Concorde qui aurait dû voler à la fabuleuse vitesse de Mach 3 (Mach 2,7-Mach 3). North American proposa un projet dérivé de son bombardier trisonique Valkyrie, Lockheed, le L-2000, un quadriréacteur à voilure en double delta, tandis que Boeing soumit son 2707, un appareil extrêmement ambitieux avec voilure à géométrie variable et réacteurs en pod localisés juste en dessous de l'empennage. Ce fut Boeing qui remporta le

marché, bien que l'avionneur n'ait aucune expérience en matière de supersonique, à la différence de ses deux concurrents. Mais le système à pivots nécessaire à la voilure à géométrie variable entraîna des problèmes de masse tels que Boeing fut forcé d'abandonner le projet avant de revenir à une configuration bien plus classique, proche de celle du L-2000 ou encore de Concorde. Les environnementalistes, le non-renouvellement de crédits alloués pour la poursuite du développement du programme eurent raison de l'appareil. En 1971, le programme fut arrêté.

ANNE-FRANCE PERIER



Mon Amie Anne-France s'est éloignée
mais pas de mon cœur.

Tous nos souvenirs, nos moments de
bonheur partagés à bord de nos avions,
notre bel Oiseau, ou à leurs côtés
flotteront à jamais dans ma mémoire.

Son lumineux sourire et son éclat de voix
vont me manquer terriblement !

Martine Anné

**Anne-France Périer est décédée le 10
mars 2016. Ses obsèques ont été
célébrées le lundi 14 mars à Pau**

MADELEINE FOURNIER



Adieu Madeleine

Tu nous as quittés, sans bruit, sans nous prévenir, un peu trop rapidement, mais, comme il n'est jamais trop tard pour bien faire, nous venons te dire un grand **MERCI** !

Merci ! Pour ta très belle carrière au sein de notre Compagnie. Tu as su la mener avec beaucoup de sérieux et de professionnalisme, en recherchant toujours la perfection.

Merci ! Aussi d'être venue nous rejoindre, pour nous aider au bureau de notre chère A.P.CO.S, où tu nous as fait découvrir des horizons nouveaux.

Que ton dernier voyage t'apporte tout ce que tu espères, et la Paix.

Gilbert Barbaroux

LE DANUBE

BUDAPEST, LA PENINSULE BALKANIQUE ET LE DELTA

Avec l'APCOS, du 25 septembre au 3 octobre 2015



Par Ginette et Jean Rousseau
Membres actifs

Qui, des **vingt-quatre Apcosiens(nes)** participant à cette croisière sur le Danube, aurait pu apporter, a priori et à propos de **l'Europe centrale**, toutes précisions relatives :

- À la géographie et au climat de celle-ci,
- Aux notions de « hautes eaux » ou de « basses eaux » de son grand fleuve, le Danube...précisions qui nous ont été données « in situ » au cours de cette « demi-croisière » ...puisqu'au-delà de Nikopol en Bulgarie, notre bateau, le « Vivaldi » risquait de « toucher le fond » ! Information peu appréciée des participants qui manifestèrent leur mécontentement...Ainsi, le Danube manquant d'eau en cette saison (étiage) malgré une pluie quasi continue, notre débarquement devint inéluctable... Mais, quelques promesses « sonnantes voire trébuchantes » eurent raison de la « vox populi » ...et des autres. Notre escapade en Europe centrale se déroula donc en deux temps à peu près égaux : une demi-croisière sur le Danube à bord du MS Vivaldi et une découverte du delta en Bus...



Notre bateau :



est exigeant...

Le « **Motor Ship (MS) Vivaldi** » mérite toute notre admiration, ses cinq étoiles n'étant pas usurpées. La vie des passagers y est exceptionnelle ...n'emporte-t-il pas dans ses soutes plus de 110000 litres de carburant alimentant 4 moteurs de 450 kW, un volume de 180000 litres d'eau, et... on ne sait combien d'alcool, sous toutes ses appellations, tant le « tout compris »

A priori le nom de Vivaldi sur le Danube nous avait semblé déplacé et nous lui aurions préféré « Bella Bartok » dont le nom sonne comme un choc sur une « porte de fer »... De surcroît, le « Vivaldi » n'est-il pas un « bateau de mauvais augure » pour nous avoir réservé sa plus mauvaise saison (entre quatre) !!! et nous contraindre à continuer notre périple en bus. Bus confortables certes, conduit par des chauffeurs expérimentés, c'est aussi vrai, mais des bus... !

En revanche, il convient de souligner que nos accompagnatrices locales, s'exprimant dans un français remarquable, ont été parfaites... !



L'accueil et le service à bord du Vivaldi restent conformes à ce que nous espérons de CroisiEurope, bien que, la jeunesse du personnel, la fin de la saison peut-être, une exigence moindre de certains passagers peuvent entraîner, à terme, une certaine faiblesse...L'apparition muette du Capitaine à la soirée d'adieu en témoigne. Qu'il n'intervienne pas en français, nous lui pardonnons volontiers, mais pas un mot dans sa langue maternelle...non !

VIE DE L'ASSOCIATION

L'Europe centrale :

De « climat continental tempéré », alternant les périodes de **canicule** et de fortes **précipitations**, le « bassin du Danube » nous avaient réservé le plus mauvais temps... Et il a beaucoup plu du 25 septembre au 1er octobre...mais... le beau temps revint la veille de notre retour...Décevant, certes, mais c'est ainsi... !

Le Danube :

De sa source à la mer Noire dont il est tributaire, il parcourt 2860 kilomètres pour un dénivelé d'à peine plus de 1000 mètres, ce qui est peu. Depuis la forêt noire où il naît, à son delta, il reçoit de nombreux affluents qui portent son débit à quelques 6000 m3 par seconde, transportant des quantités impressionnantes d'alluvions profitant à son delta. Souvent frontière, il traverse **quatre capitales** et irrigue **six pays**.

Notre parcours :

Partant de **Budapest** en **Hongrie**, nous longerons ou nous traverserons successivement, la **Croatie**, la **Serbie**, la **Bulgarie** et, enfin, la **Roumanie**...notre terminus !

L'Europe géographique n'étant pas l'Europe politique, nous aurons à manifester notre origine à des policiers Croates, relativement débonnaires, opérant à Mohacs, poste frontière que seuls quelques drapeaux révèlent aux « marins d'eau douce » ...



Outre **Budapest**, capitale de la Hongrie nous ne traverserons que **Belgrade**, capitale de la **Serbie** après avoir été celle de **la grande Yougoslavie de Tito**. Le **Danube** a choisi en effet de négliger les autres grandes capitales d'Europe centrale, particulièrement **Zagreb**, mais aussi **Sofia** et **Bucarest**...

Le « patchwork » linguistique :

Aucune des langues pratiquées dans les pays traversés ne nous est familière :

- Le **hongrois** : d'origine « indo-européenne », est proche du finnois tout en utilisant un alphabet latin ...
- Le **roumain**, langue romane qui utilise l'alphabet latin, et dont environ 65% de son vocabulaire est d'origine latine ...serait, peut-être, la plus accessible ???
- Reste, bien sûr le **serbe** et le **croate** qui sont des langues très voisines : ne parlait-on pas, il y a peu, le serbo-croate. L'alphabet que l'on doit à **Cyrille**, frère de **Méthode**, est particulièrement rébarbatif et utilise 30 caractères, dont beaucoup sont de « faux amis » ... !



Notre voyage :

○ **1^{er} jour :**

Lever tôt, pour un décollage de notre B737 charter à 10h50 par beau temps... beau temps qui nous accompagnera jusqu'au-delà des Alpes Bavaroises, que nous verrons parfaitement...Mais après...**le déluge**...sur toute l'Europe centrale et sur Budapest que nous rallierons en début d'après-midi, et surtout sur les 162 candidats à la croisière. En effet, un groupe remplaçant l'autre ...il faut faire le ménage à bord, et ce n'est qu'à 16 heures que nous serons accueillis sur le **MS Vivaldi** amarré sous le **pont Elizabeth (Sissi)**...Accueillis trempés, car il pleuvait vraiment fort pendant notre mini-visite de **Pest** car **Buda** restait occulté par les nuages...sur l'autre rive du Danube dont les eaux restaient sombres... !

A 19 heures, bruits de moteurs car nous commençons la croisière... la pluie a cessé et les manœuvres de retournement de notre Vivaldi nous permettent d'admirer Budapest, la belle, très bien illuminée...

... puis ... commencent les agapes... « Kir » entre amis. « Kir » de bienvenue... Vin blanc et vin rouge, repas trop copieux pour le soir ...mais



VIE DE L'ASSOCIATION

puis que tout est gratuit...au diable le régime ... ainsi commence une semaine d'enfer gastronomique...

Puis, bercés par le bruit continu des 4 moteurs CCNR2 « diesels antipollution » (cf : mot d'accueil remis par CroisiEurope aux passagers), nous apprécions la qualité des matelas...malgré la « couette » qui ne fait pas l'unanimité...

○ 2^{ème} jour :

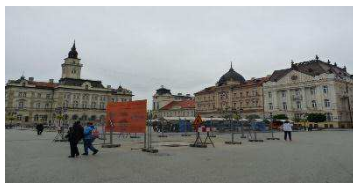
Dans la nuit, les moteurs se sont fait plus discrets...nous étions à *Mohacs* où la douane locale nous attendait pour un contrôle ...nous avons quitté l'espace de Schengen !

Le train-train s'installa alors dans notre vie de « croisiéristes » : repas, promenade sur pont « soleil » inondé de ...pluie...mais, au passage, nous apercevons sur un Danube qui s'élargit, mais dont les rives, bordées d'arbres dissimulent le paysage :

- Beaucoup de **pêcheurs**,
- Des **oiseaux migrateurs ou non** : *cygnes* avec leurs petits, *hirondelles*, *cormorans*, *hérons*, *mouettes* « *rieuses* » ou *gypaètes* à queue blanche. En revanche **peu de navigation** (céréalières, tankers.), et **peu de villages** ...que ce soit en Serbie à bâbord ou en Croatie à tribord... Après le repas, route vers *Osijek*, ce qui nous fait traverser le village de *Vukovar*, et nous réalisons que nous sommes sur la ligne de front de la dernière guerre civile ... impacts sur les murs, maisons endommagées...en témoignent ! *Osijek*, grosse bourgade d'inspiration très « autrichienne » (façades, rues perpendiculaires...) au milieu d'une immense plaine céréalière proche du Danube (blé, soja, maïs, orge, betteraves à sucre) , semble avoir joué un rôle important du fait de sa position (fortifications épaisses en briques et terre battue... en témoignent). A noter l'ancienneté de la desserte en tramway à « voie métrique »... la grande plaine qu'il semble difficile de faire plus plate, l'absence d'arbres...les nids de cigognes désertés depuis quelques temps...



○ 3^{ème} jour :



Au réveil, nous sommes amarrés à **Novi Sad** que nous visiterons après le petit déjeuner. Ville importante, capitale de la *Voïvodine* où les influences autrichiennes sont nombreuses : on pense alors à Prague, Cracovie ou Riga...et quelques ravalements de façades en ferait une belle ville ...Il est vrai que le temps plus clément rend plus optimiste...et après avoir traversé le Danube, route vers **Sremski Karlovci** qui fut au XVII^e siècle un centre culturel serbe important : en témoignent les bâtiments

du siège du patriarcat orthodoxe.

Retour au Vivaldi et navigation jusqu'à **Belgrade** que nous atteignons vers 15 heures ...et départ pour une visite éclair de cette belle ville qui vaut mieux que deux à trois heures sur le site... ! En Bus et sous la pluie, tour de Belgrade dont la citadelle domine le confluent **Save-Danube** : nombreux immeubles importants, un monument à « **Josef Broz, alias maréchal Tito** », quelques « traces » de la guerre la plus récente, une église orthodoxe et sa « *vierge noire à trois mains* » et enfin une cathédrale inachevée qui voudrait ressembler à *Ste Sophie d'Istanbul*...



Après une pause dans un bar, visite de la citadelle où il pleut encore plus...mais nous respecterons le programme : le musée militaire (1939-45), l'ensemble des fortifications, le point de vue sur le Danube ainsi que le monument à la France (Balkans 1914-18 : Général Franchet d'Espérey)

Retour au bateau, trempés...séchage...repas à 20 heures.... Demain il sera 21h car nous changerons de fuseau horaire !

○ 4^{ème} jour :



Nous naviguons depuis longtemps car, dès le petit déjeuner avalé, malgré la pluie, tous sur le pont pour le passage des « **portes de fer** ». Passage plus symbolique que spectaculaire car le barrage, en aval, a fait remonter le niveau de l'eau, rendant la navigation plus aisée en faisant disparaître « les chaudières » redoutées des « Capitaines ». En contrepartie, l'usine hydroélectrique serbo-roumaine



VIE DE L'ASSOCIATION

produit quelques **2 GigaWatts**...et la navigation s'effectue sur un grand lac jusqu'à une gigantesque écluse (sas de plus de 300 m). Au passage une **jolie église** et **une sculpture dans le roc** (Décébel).

Dès lors, nous entamons le trajet le plus monotone qui soit, rendu encore plus désagréable à cause des conditions météorologiques mais aussi « *d'un bruit qui court* » ... nous nous arrêterions à Russe, le Danube manquant d'eau, le tirant d'eau de notre bateau est trop important (1,75m). En fait nous nous arrêterons bien avant... à **Nikopol** soit 50 km en amont ! Et, de cette journée maussade, on fit une journée de doutes et de grandes discussions (protestations véhémentes, réunions des « responsables » !) ... puis « **Zorro** » est arrivé avec quelques promesses de remboursements et tout ce monde, irréductibles compris, se résolut à continuer le voyage en Bus confortable : (un par groupe soit 50 places pour les 24 que nous étions...à l'aise !)



Repas pris, première sieste, puis visite de la cuisine, participation aux jeux, seconde sieste car il pleut toujours et le pont « soleil » est venté et humide, puis les 19 heures arrivant, **repas de gala**...

○ 5 ème jour :

Notre bateau restant à quai pendant l'excursion à **Veliko Tarnovo** notre « tout compris » est sauvegardé ainsi que la vie à bord.

Veliko Tarnovo, capitale médiévale de la Bulgarie, à une centaine de kilomètres de Nikopol est très attachante.

- Son site, tourmenté, est splendide,
- Sa citadelle et ses remparts sont impressionnants, malgré la pluie...
- Ses maisons « suspendues » au-dessus de la vallée, défiant la gravité, sont originales...



• Accueil dans un hôtel-restaurant après la visite de la citadelle... visite imposant une certaine vigilance car le sentier empierré est glissant... Bel ensemble avec une très jolie vue sur la vallée et la ville. Au loin, dans la montagne on distingue l'hôtel des « dignitaires du parti communiste bulgare » mais ceci est une autre histoire ... ! et, après le repas découverte du village d'**Arbanassi**, sa très belle église orthodoxe (photos interdites) et la maison de la famille *Konstantzaliev*...Retour à **Nikopol**, en quittant le piémont Balkanique et traversant les grands plateaux danubiens qui mériteraient une attention plus importante tant la terre semble riche...et, pour la dernière fois nous retrouvons le « **Vivaldi** » ... En effet :



- Le bateau est bloqué,
- Le reste du voyage se fera en bus et l'hébergement à l'hôtel, à **Bucarest** et à **Mamaïa** sur la mer Noire... !
- Une indemnisation est prévue...

○ 6 ème jour :



Encore une demi-journée sur le Vivaldi, pour nous permettre notre visite de **Pleven** qui remplace celle de Russe. Campagnes tristes, quelques troupeaux de bovins, de chèvres ou de moutons...du matériel agricole souvent obsolète, et, surtout une vague idée de laisser aller...

La ville de **Pleven** a été le siège de sanglantes batailles, en **1878-79**, qui ont conduit à la capitulation des « **Ottomans** » en Bulgarie, ceci avec l'aide incontestable des Russes. De nombreux morts ont été recensés, ainsi qu'en témoigne le mausolée du centre-ville. Un très beau musée, construit sur la colline où se déroulèrent les combats, tente de rappeler au public l'intensité et l'importance des combats de cet hiver 1878-79... Retour à Nikopol ... et ...



Après le déjeuner, nous changeons de rive et nous nous retrouvons en **Roumanie** où nous attendent nos bus...Transfert individuel des valises ... longs déplacements à pied... ce n'est pas encore *l'enfer* mais ce n'est plus le *paradis*... et nous embarquons : Bus **n°3 pour l'APCOS**...Puis , route vers Bucarest que nous atteindrons 135 km plus loin et visite de la ville en Bus puis à pied : **passé autrichien ... folie de Ceausescu ... Bucarest** a néanmoins de beaux restes qui mériteraient une bonne réhabilitation...De nombreux parcs arborés , des petits lacs, et la vieille ville laissent une bonne



VIE DE L'ASSOCIATION

impression.. !

Installation à l'hôtel « *Ramada* » après une traversée de **Bucarest** difficile due à la circulation intense vers 19 heures, de véhicules modernes et souvent puissants ...

○ 7ème jour :

Ciel couvert mais plus de pluie, et le petit déjeuner pris route vers **Constanta** (235km) que nous atteindrons vers midi... Route insipide à travers de vastes plaines agricoles ventées, puis le relief s'affirme et la vigne apparaît ainsi que des ouvrages de génie civil importants : ponts « Cantilever », canaux à l'odeur de « goulags » et nous arrivons à Constanta.



Repas à oublier mais prestations de qualité d'une troupe de danseurs et d'un violoniste « tsigane ».

Route vers **Mamaïa**, après avoir visité la vieille ville alternant ruines et monuments anciens, le musée sans beaucoup d'intérêt...encore quelques gouttes... !



A **Mamaïa** la saison estivale est terminée et tout est fermé à l'exception de l'hôtel « Golden Tulip ». Trois étoiles, propre, certes, mais rien à voir avec les cinq étoiles du Vivaldi ... !

○ 8ème jour :

Ce sera le « jour de trop » avec une excursion en bus de 135 km aller à travers une campagne sans intérêt truffée d'éoliennes, quelques attelages à l'ancienne, révélateurs d'un niveau de vie très bas ...et la ville portuaire de **Tulcea** où nous embarquerons pour une croisière dans le **Delta** pour voir au maximum une dizaine d'espèces d'oiseaux sous un soleil radieux.

Repas très convivial à bord, ne supportant pas de critique, service rapide et professionnel ...sourires rares ...qui se méritent ! Nous en conserverons un bon souvenir... !



Retour à **Mamaïa** par le même chemin et par très grand beau temps...

○ 9ème jour :

Jour de retour vers la **France**, où semble-t-il il a fait beau toute la semaine :

- Petit déjeuner,
- Promenade sur la plage,
- Rassemblement et départ pour l'aéroport nantis d'un « *sac repas* »,

Embarquement sur un B737 charter, puis vol sans incident par beau temps...

En conclusion, cette croisière laissera à beaucoup un souvenir mitigé, car indépendamment des aléas climatiques, ce voyage au fil de l'eau ne vaut que par l'accueil à bord : aucun souci, ni de valises ni financiers (tout compris).

Nous regretterons les « *misères* » faites à **notre amie Anik Boglino**, mais également au **commissaire de bord** tentant d'expliquer à des gens fort mécontents, dans un français qu'il ne maîtrise pas, ce que serait l'avenir immédiat de la croisière...

Un point positif s'il en est, notre groupe a survécu dans **la bonne humeur**.

Merci à tous et particulièrement à nos organisatrices.

A bientôt !

GJR

DINER AU SENAT LE 23 JANVIER 2016



Par Jany Bellat

Cette année nous fêtons deux évènements :
- Le 26^{ème} anniversaire de notre association
- Et le 40^{ème} anniversaire du 1^{er} vol commercial supersonique
Concorde le 21 janvier 1976 Paris – Rio – Paris !

Dès novembre nous préparons cette manifestation que nous désirons tous exceptionnelle ! Nous avons déjà obtenu les salons prestigieux du sénat grâce à la recommandation de Monsieur **Jean Claude Lenoir**, Sénateur de l'Orne (Ami de l'APCOS depuis notre prestation à Mortagne au Perche). Nous lui adressons encore et encore nos remerciements, en espérant, un jour, nous retrouver au carré du Perche ! Nous remercions également madame **Bréard** son assistante parlementaire toujours présente pour répondre à nos demandes !

Ce grand diner (le nombre de convives augmente tous les jours et change la donne !) Se tiendra donc sous les « Ors de la République ». Un salon ? deux salons ? Le grand salon nous réunira tous pour l'apéritif. Si plus de 80 personnes, nous disposerons du Salon Napoléon et si plus nous ajouterons le Salon Pourpre !

A l'occasion de ce 1^{er} vol **Paris – Rio – Paris**, nous aimerions inviter les équipages PNT, PNC ayant participé à ce mémorable vol. Nous inviterons également les anciens mécaniciens au sol des escales. Combien répondront ? Comment alors les rechercher ? Appels, rappels suivis de réponses incertaines, d'impossibilités (40 ans déjà !). Une longue attente jusqu'à la dernière minute !

Notre amie **Annick Moyal** est débordée par tous les appels intempestifs !!

- J'aimerais bien être dans le Salon Napoléon !
- Quel est le Menu ? je suis allergique aux œufs !
- A quelle heure la fermeture ? etc. etc.

Nous sommes ravis de recevoir des réponses positives et parfois qui nous attristent comme la disparition de notre ami **André Turcat** le 4 janvier dernier. Un hommage lui sera rendu pendant la soirée. Nous attendons Monsieur **Pierre Dudal**. Nous serons très heureux de le revoir. Les inscriptions se multiplient : 76, 89, 108, 120,123 le maximum ! Des idées fusent au bureau afin de bien organiser cette soirée.

Un petit film vidéo qui sera projeté en boucle à l'apéritif ? **Loïc Pourageaux** nous propose de le préparer.

Un micro ? Nous proposerons pendant le repas à celles et ceux qui le désireraient de nous raconter quelques anecdotes de leurs vols. Il nous reste à prévoir l'agencement des tables en tenant compte des désirs et affinités des convives ! Un vrai casse-tête ! **Patrick Sevestre** apporte son aide et nous comptons sur notre ami **André Rouayroux** pour compléter à la main le panneau des places pendant l'apéritif. Une coupe de champagne dans une main, dans l'autre un délicieux canapé. et un crayon marqueur !! Merci André !

Dernière information que nous donne Pierre : H.L.E. signifie qu'après l'heure c'est plus l'heure ! et ce 23 janvier 18h30 c'est l'heure ! L'Heure où se présentent nos invités à l'accueil et nombreux déjà à se faire remettre un badge par Aline Weyl et Hélène Grange. Hélène qui a trois mains car notre amie Aline est un peu handicapée. Sa main droite est enrubannée suite à une mauvaise chute !! Passage de sécurité oblige ! Il faut enlever les manteaux et se démunir parfois des ceintures et tout objet tintant sous le portique. Ces manipulations ralentissent un peu le flot des arrivées dans le salon pour l'apéritif. Celui-ci se remplit très vite. Il devient difficile d'accéder au bar ! Les serveurs attentifs passent et repassent entre les groupes, les plateaux des délicieux canapés. L'heure tourne ! Le minutage de la soirée est très bien tenu.

C'est l'heure pour Pierre Grange, notre Président, de faire un petit discours de « bienvenue à tous » et de nous diriger vers les salons en passant devant les panneaux pour prendre connaissance des places attribuées à chacun et chacune. Des bostols indiquent le numéro des tables. Nous sommes tous présents afin de veiller à ce que tout le monde soit bien installé.

VIE DE L'ASSOCIATION

Le repas est délicieux. Brouillade aux copeaux de truffe noire, filet mignon de veau rôti, croûte de sauge, chèvre frais cendré, salade, craquelin chocolat intense, crémeux pistaché, accompagnés d'un excellent vin de Bordeaux graves rouge 2012. Le repas se déroule entrecoupé de petits entractes au micro. Monsieur **Dudal**, heureux d'être parmi nous nous raconte comment s'est déroulé le vol **Paris – Rio** et rend à cette occasion hommage à André Turcat. Puis notre amie **Martine Camuzeaux** nous conte quelques épisodes cocasses de ce vol et ses aventures en courrier et en escales. Elle est suivie, en cela par **Pierrette Cathala** et **Marcel Vives**.

Albert Leblanc répond gentiment à notre invitation de nous faire partager ses souvenirs. Caroline se présente, prend le micro, et rend hommage à Pierre, notre président pour son dynamisme et sa compétence à diriger notre groupe. Des applaudissements nourris clôturent ce discours. Merci aux serveurs qui ont accepté nos déplacements afin de prendre quelques photos de la soirée, et au maître d'hôtel attentif au bon déroulement du diner et gentiment un peu l'organisateur de cette soirée afin de respecter les horaires ... 23 heures !!!!

Un plaisir pour ces messieurs : La distribution de superbes roses aux dames ; des bises en retour ! 23 heures sonnent à l'horloge du Sénat ...hum...Il est temps de se quitter !! Triste ! Toujours quelque chose à se raconter à la dernière minute, au vestiaire. Hélène nous aide à partir ! Les salons sont maintenant fermés et nous nous retrouvons dehors. Encore des bisous « au revoir » A l'année prochaine ! Oh non avant !

Plus que des mots, l'éventail des photos que vous découvrez et qui ont été prises par **Jean-Paul André**, apportent la preuve que l'ambiance était chaleureuse ; Des sourires illuminent les visages ; les étreintes, les embrassades sont pleines de sincérités. Tout confirme le bonheur que nous avons de se retrouver. Quelle belle soirée.

A bientôt !!

Votre amie Jany Bellat



VIE DE L'ASSOCIATION



Photos Jean-Paul André

FRAGONARD AMOUREUX

Musée du Luxembourg, le mardi 15 décembre 2015

Par Jany Bellat

Ce mardi 15 notre groupe est coupé en deux, 8 d'entre nous se retrouvent dans le restaurant que nous affectionnons « La Bastide de l'Odéon ». Bien restaurés, nous nous acheminons vers le musée où nous retrouvons l'autre groupe qui, seul, dégustera un bon chocolat chaud chez Angelina après la visite.

Le Thème ? La rencontre amoureuse par un grand peintre du XVIIIème siècle, Jean Honoré **Fragonard** (prénomné **Frago** par son entourage) qui a longtemps été réduit à un symbole de libertinage. « **Fragonard Amoureux** », exposition du musée du Luxembourg avec 80 tableaux nous prouve que **Fragonard** n'est pas un peintre léger. Il creuse d'une façon obsessionnelle un seul thème intense, chargé de désir, mais aussi de vertiges et de risques. L'instant décisif et charnel de la rencontre amoureuse. C'est aussi le peintre des premières fois.

Jean Honoré Fragonard est né le 5 avril 1732 dans le midi de la France à **Grasse**. **Grasse** ! Un des plus beaux sites du royaume, pue à plein nez ! surtout en été ! Parfumeurs et tanneurs forment la corporation des gantiers. Pour obtenir de bons parfums et de belles peaux, la transformation des matières premières génère d'épouvantables fragrances. Seuls les arômes des fleurs, du thym, de la violette mêlés aux senteurs épicées du basilic ou du romarin font oublier cette puanteur. Le jeune Jean Honoré passe ses journées dans la paix des champs où chantent les cigales ! Grasse avec ses ruelles, escaliers, places et terrasses est un beau terrain de jeu pour l'enfance. Le petit Jean Honoré (10 ans) y joue avec son cousin Honoré, quasi jumeaux ; Honoré, tout court, Jean devant et tous deux **Fragonard** ! C'est lui qui surnomme son cousin **Frago** pour le différencier de lui ! (*A la fin de ce petit compte-rendu, je vous conterai une anecdote concernant ce cousin germain !*). Jean Honoré gardera longtemps le souvenir de ces temps heureux à Grasse. Et plus tard, sa palette restera celle des jardins.

S'il est l'un des plus grands artistes du XVIIIème siècle avec **Watteau** et **Chardin**, il est aussi l'un des plus mal connus. A 11 ans, Jean Honoré découvre que la vie n'est pas un bonheur perpétuel ! Sa mère et lui doivent quitter Grasse pour s'installer à Paris. Pourquoi ? Son père a spéculé et a perdu ! Il est sans doute un habile commerçant mais un très mauvais spéculateur ! Dès son arrivée à Paris, **Frago**, qui a maintenant 12 ans comprends qu'il a perdu le Paradis. A Paris tout est noir, sale, froid et humide. Il ne se plaît pas. Il dépérit chaque jour et sa maman décide de l'envoyer à Grasse au soleil, dans la famille. 6 mois plus tard, guéri, il reprend le chemin de Paris. Il veut travailler pour aider sa mère qu'il adore. Son père le place chez un notaire, mais comme clerc. **Fragonard** n'a aucun avenir, il n'aime ni le droit, ni être enfermé. Il passe son temps à « croquer » les visages. Ça plaît quand les gens se reconnaissent ! A sa façon « enfantine » c'est un séducteur ! Il est léger, drôle, vif et joyeux !

Il ne reste pas longtemps chez ce notable. On le présente à **François Boucher** qui l'envoie chez **Chardin**. Ici il peint à contre cœur, il se plie à l'ordre monastique de l'atelier en regrettant amèrement les jolis modèles déshabillés de chez **Boucher** et la belle chair rose, dorée et nue de ses toiles si émouvantes ! Après 9 mois il n'y tient plus. Il retourne chez **Boucher** où il passera les plus belles années de sa jeunesse. Bientôt 20 ans en 1752 ! Jean Honoré ne mesure pas plus de 1m56/57 ! Il n'est pas un nain ! non ! juste un petit homme.



Boucher lui demande de se présenter au prix de Rome. Mais il n'est pas à l'Académie ! **Boucher** lui réplique qu'il vient de son atelier, qu'il est son élève et que ça suffit ! Le sujet est imposé, il est tombé sur « **Jéroboam** ». Il décroche le 1er prix avec son premier tableau d'histoire ! Il a gagné !! Son prix lui monte à la tête. Il imite tous les hauts personnages qu'il croise ! Gai luron, il sème la joie partout où il passe. Toujours il attendrit les femmes, toutes !

Le 18 mars 1753, Jean Honoré quitte la maison de sa mère pour s'installer à l'école dans la petite maison de la cour du Louvre où les élèves protégés, sont hébergés chez le Directeur **Carle Van Loo**. Ses élèves l'adorent. **Frago** ne

fait pas exception et c'est réciproque. Evidemment lui, à peine arrivé, tombe en amour pour Madame **Van Loo**, cette belle cantatrice !!

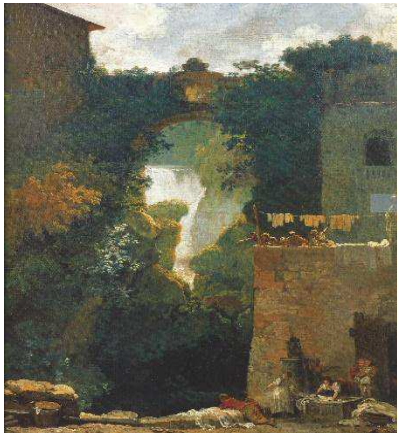
VIE DE L'ASSOCIATION

Il adore tout dans l'école. Il sait qu'il ne connaît pas grand-chose, aussi accomplit-il un rattrapage intensif. Au fond, tout l'intéresse. Il aime étudier. A 22 ans **Frago** présente au Roi « La **Psyché** montrant à ses sœurs les présents qu'elle a reçus de l'Amour. »



A nouveau Rome le réclame ! Il n'est pas encore prêt ! **Van Loo** le protège, il doit aussi reconnaître que l'avoir chez soi est un enchantement. A vivre il est délicieux, drôle, insolent, espiègle et surtout gentil, très gentil. Quand on l'a adopté, ce qui est le cas de **Van Loo**, on ne s'en passe pas aisément.

Le 20 octobre 1756, il part enfin à Rome ! Il fait ses adieux à l'école, à **Boucher** à Paris et à **Chardin**. Le 22 décembre il arrive donc à Rome et s'installe à l'Académie de France dont le directeur est à l'époque **Natoire**. Là, il a l'occasion d'être en contact avec ce qui se fait de mieux en France en peinture au XVIIIème siècle. Il rencontre également **Hubert Robert** à Rome et se lie avec l'abbé **De Saint-Nom**, l'un des plus grands amateurs d'art de son époque, qui deviendra son premier mécène. Les tableaux qu'il peint en Italie sont loin des sujets historiques ou religieux et déjà il s'annonce comme



le grand peintre du plaisir. Des sujets charmants qui lui permettent une grande liberté d'exécution.

La littérature licencieuse usait des amours mythologiques comme une de ses thématiques privilégiées. Les espaces de plaisir au XVIIIème siècle, tels que les boudoirs et les « petites maisons » et jusqu'au décor pour les chambres coucher de Louis XV au château de Marly sont recouverts de peintures mythologiques érotiques. « Jupiter et Colisto et Céphale et Proseris »



Fragonard est formé à cette école. Il produit à des fins décoratives ses premières peintures sensuelles dans la mouvance de **Boucher**.



Lors de son séjour à Rome comme pensionnaire de l'Académie de France de 1756 à 1761, il étudie de première main les chefs d'œuvre de l'Antiquité. A son retour il triomphe en exposant lors du salon de 1765 « Caresus et Callirhoe » une sombre histoire d'amour mythologique où s'associent le frémissement des sens et la tragédie de la passion. La leçon de **Boucher** est désormais dépassée !



Un grand peintre d'Histoire est né ... ! pas sûr !

L'aimable et sensuel **Fragonard** renâcle devant ces grandes machineries. Il préfère exécuter les commandes que lui passent maintenant de riches amateurs. L'un deux, le receveur général du clergé de France M. **De Saint Julien** l'invite chez lui, lui présente sa maîtresse.

« Je désirerais que vous peignissiez Madame sur une escarpolette qu'un évêque mettrait en branle. Vous me placerez de façon, moi, que je sois à la portée de voir les jambes de cette belle enfant, et mieux même, si vous voulez égayer davantage votre tableau... »

Dans une nature somptueuse, se balance une jeune femme vêtue de roses moutonneux. Elle laisse voir à son admirateur les jambes les plus nacrées de Paris. Un escarpin s'envole. De main de maître, le pinceau court, rapide, fluide, lumineux d'un bout à l'autre du tableau.



VIE DE L'ASSOCIATION

La grande légèreté de la facture de cette œuvre, la poésie de la nature, la gaité de la gamme de couleur font oublier le côté grivois du sujet. Le peintre d'histoire est bien mort.



Après son retour de Rome, il renouvelle son traitement des amours pastorales et populaires hérités de **Boucher**.



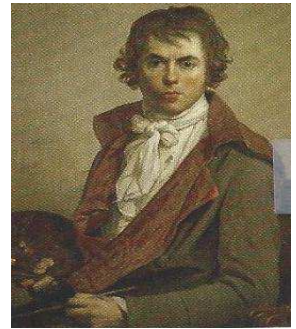
Fragonard peint pour plaire et vit de ce plaisir. Il a même des élèves. Parmi eux une jeune fille âgée de 24 ans **Marie-**

Anne Gérard fille d'un parfumeur de Grasse, qu'il épouse en 1769. Elle est elle-même un très habile « peintre de miniatures ». Elle veillera sur les revenus d'un mari dépensier et déchargera sa vie de tous les soucis matériels. Fragonard l'appelle « ma caissière ».



Six mois après les noces **Marie-Anne** donne naissance à une fille, **Henriette Rosalie** qui mourra jeune, à 18 ans puis onze ans plus tard à un fils, **Alexandre Evariste** qui sera peintre à son tour.

Mme **Du Barry** a succédé à Mme **de Pompadour**. Celle-ci commande à **Fragonard** 4 peintures et des dessus de porte pour Louveciennes. Une composition de grande taille. Les panneaux sont refusés ! (L'Amour couronné) Ce qui affecte beaucoup Fragonard ! Il décide de repartir en Italie sur la proposition du mécène **Bergeret de Grancourt** avec qui il s'entendra très mal ! Il y restera un an.



Pendant son absence, un jeune peintre, **Jacques Louis David** vient d'être admis à l'Académie de France à Rome, futur champion de l'idéal classique. **Fragonard** va prouver à la nouvelle génération de peintres qu'il n'est pas encore un artiste démodé !



Mais survient alors un évènement qui va changer sa vie. La jeune sœur de sa femme **Marguerite Gérard** âgée de 14 ans qui ne sait ni lire ni écrire débarque chez le couple. **Marguerite** est à l'opposé de sa sœur. Adorable, gentille, elle sait être coquette. **Fragonard** l'emmène partout, la présente. Elle a du succès, séduit, on l'entoure, on la complimente. Le « bon Frago » solide quadragénaire est tout flatté puis se fâche ! Tous les deux s'adorent. Elle est d'une beauté rare. Liaison ou pas ? (voir la biographie de *Sophie Chauveau*). **Marguerite** apprend à



lire, à écrire, à dessiner, à graver sous la direction de son beau-frère. Elle devient son assistante et s'occupera beaucoup d'**Alexandre Evariste Fragonard**, le fils de sa sœur.

Fragonard va désormais tenter de s'adapter au goût du jour. Puisque l'on aime les enfants, il se met à les peindre, participant ainsi au sentimentalisme du XVIIIème siècle. Mais s'il abandonne le libertinage pour exalter la vertu familiale et le goût pour l'antiquité, il ne parvient pas à le faire selon les canons néoclassiques et ses œuvres ne séduiront plus ! « Le Verrou » date de cette époque. Sur ce tableau il y ajoute quelques détails qui prouvent son attention aux changements de mentalité. La pomme et la cruche renversée condamnent l'acte du couple adultérin et introduit dans cette œuvre la notion de péché, de la virginité perdue.



VIE DE L'ASSOCIATION

Avec « La Fontaine d'Amour » nous voyons un couple qui se retrouve, mais c'est maintenant pour aller boire à la même fontaine et plus pour s'enlacer. **Fragonard** quitte Paris au moment de la révolution. Il n'est pas inquiet, même s'il avait beaucoup travaillé pour les fermiers généraux. On pense que la position de son fils, **Alexandre Evariste** qui était alors élève de **David** lui a permis de protéger son père.



A partir des années 1790, il ne peint plus. On ne parle plus de lui et il meurt oublié en août 1806 à Paris dans son logement du Palais Royal.

Fragonard dont l'œuvre sera totalement remise en cause par le néoclassicisme était pourtant le plus grand technicien moderne de toute la peinture du XVIII^{ème} siècle. Il n'a jamais cherché à s'imposer menant une carrière marginale mais de premier plan. Si **Boucher** était par excellence le peintre de cour, représentatif à part entière du rocaille, si **Watteau** avait été l'annonciateur du rocaille et le très grand peintre de la régence, si **Chardin** était l'autodidacte, le peintre des petits sujets dans une grande poésie, **Fragonard** est l'indépendant qui obtient, grâce à sa peinture, une consécration officielle de son vivant. Tout en demeurant en marge du monde officiel de la peinture, il reste le peintre le plus moderne de tout le XVIII^{ème} siècle français !

Notre guide nous quitte, nous avons dépassé l'horaire :

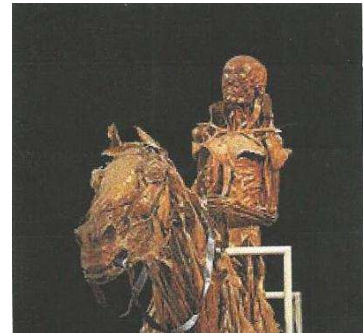
Le musée du Luxembourg nous a offert une splendide exposition « **Fragonard Amoureux** » et nous sommes séduits !! Dès la bibliothèque dévalisée, nous nous séparons. Certains pour se rendre chez « **Angéline** » déguster un bon chocolat chaud en bavardant, les autres pour retrouver métro et bus.

Des bises partagées !!
A bientôt !!

Jany Bellat votre épistolaire !

Notes

- Son cousin germain **Honoré** (10 ans) est un garçon qui n'a peur de rien ! Il dissèque tous les animaux morts qu'il rencontre. Il veut savoir comment marche la vie, comment fonctionne le vivant. A la mort du chien de **Frago**, il veut savoir pourquoi celui-ci est mort, et d'un coup de lame affûtée, il lui ouvre le ventre et la cage thoracique à une vitesse proprement ébouriffante, sous les yeux horrifiés de **Frago** ! Cet écorcheur de chiens deviendra un anatomiste célèbre pour ses écorchés qui sont conservés dans le musée **Fragonard** à l'école nationale vétérinaire de Maison Alfort, que nous avons visité.
- **Sophie Chauveau** : « **Fragonard l'invention du bonheur** » chez Gallimard, et en **Poche** collection **Folio**. C'est dans ce livre que j'ai pioché certaines anecdotes !! Et que je vous recommande ! Cet ouvrage est une biographie lumineuse où Sophie Chauveau met en scène l'homme, l'artiste et l'amoureux. Vous pourrez, à la lecture de ce livre, trouver une réponse si controversée à cette question ... : Marguerite et Jean Honoré ont-ils eu une liaison ? Oui ou non ?
- Jean-Honoré Fragonard est l'arrière grand-oncle de l'artiste peintre Berthe Morisot, célèbre impressionniste du siècle suivant !

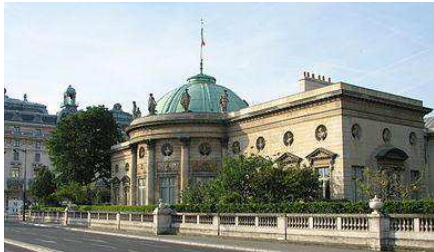


VISITE DU MUSEE DE LA LEGION D'HONNEUR

Avec l'APCOS, le mardi 15 mars 2016

Par Ginette et Jean Rousseau

Aujourd'hui, mardi 15 mars, il fait très beau sur Paris, ceci au prix d'une forte « bise » d'Est qui invite nos vingt Apcosiens(nes) à ne pas se découvrir ... devant le musée de la Légion d'Honneur, petit poucet faisant face à son grand frère ... le musée d'Orsay.



Dans ce musée fraîchement rénové, nous sommes accueillis, en visite privée, dès quatorze heures, par une dame dont la conviction n'est pas à mettre en doute, mais dont la voix n'a jamais réussi à convaincre un auditoire peu réceptif, entraînant un « brouhaha » permanent que n'ont pas manqué de remarquer certaines participantes ... honte aux mauvais élèves... ! *Mea culpa!*

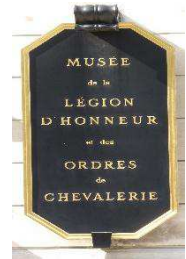
Bref, ce musée fait partie intégrante de la « **grande chancellerie** », institution dirigée par le « **grand chancelier** », haut dignitaire nommé par le **président de la République grand maître de l'ordre**, et qui occupe le 17ème rang dans l'ordre protocolaire...Fonction honorifique, en principe occupée par une personnalité civile ou militaire, mais toujours assurée par des généraux d'armée ou amiraux ... actuellement, c'est le général d'armée JL Georgelin ...

Installée dans l'**Hôtel de Salm**, bâtiment historique de la ville de Paris, la chancellerie accueille dans son aile orientale le musée de la Légion d'honneur et des « ordres de la chevalerie » puisque nous découvrirons au travers des différentes salles les collections relatives aux ordres de *Malte*, du *saint Sépulcre*, de *saint Michel*, du *saint Esprit*, de *saint Louis*, de la *Légion d'honneur* mais aussi du *Mérite*, des *Arts et des Lettres*, du *Mérite agricole*, du *Mérite Maritime*, de la *Libération* ou des *Palmes Académiques*...et enfin celui, étranger, de la *Jarretière*...et encore quelques récompenses de « second ordre », telles la *Croix de Guerre*, la *Médaille Militaire*... jusqu'à celle de la *Valeur Militaire*...Ouf !



Le palais de la Légion d'honneur :

Joyau architectural du XVIIIème siècle, l'**hôtel de Salm** n'a jamais changé de vocation depuis plus de deux siècles en abritant la résidence du grand chancelier de la Légion d'honneur et les services administratifs de l'institution... Ses pièces d'apparat accueillent les temps forts de l'institution : cérémonies de remises d'insignes en particulier...mais également les concerts des élèves des maisons d'éducation de la Légion d'honneur... !



L'ordre de la Légion d'Honneur :

D'inspiration militaire, il comprend trois grades et deux distinctions



Chevalier, officier et commandeur, Grand officier et Grand Croix

VIE DE L'ASSOCIATION

Créé le 19 mai 1802 par un décret du premier Consul **Napoléon Bonaparte**, l'ordre de la Légion d'honneur, est destiné à récompenser les « actions civiles et militaires ». Aux **Républicains** qui l'interrogeaient sur le bien-fondé de ces décorations il aurait rétorqué que « *c'est avec des hochets qu'on mène les hommes* » ... Est-ce toujours vrai ?



Sur ce tableau, **Napoléon 1er** est représenté debout, en costume de sacre, devant son trône, tenant dans la main droite le « **sceptre impérial** », la main gauche posée sur **l'épée consulaire**... Autour de son cou, il porte le « **collier de la Légion d'honneur** », toujours porté par le « grand maître » de l'ordre...

Trois exemplaires de ce collier sont exposés au musée dont le dernier dédie chaque maillon à un pan de notre nation ...



La Légion d'honneur en quelques questions :

1. *Combien de membres* : 93000 dont un tiers à titre militaire et 400 étrangers...Ils étaient plus de 300 000 avant la seconde guerre mondiale...Le général de division **Nollet** (le grand Chancelier le moins « étoilé » de tous) fut chargé de revoir les critères d'attribution ... cela faisait effectivement trop « désordre » ... **Marie Angélique Duchemin** fut la première femme à être distinguée « à titre militaire » en 1851 puis ce fut **Rosa Bonheur**... en 1865...
2. *Peut-on la demander* : directement...non, mais chaque ministère dispose d'un « contingent annuel », sans obligation apparente de justification...Ainsi a-t-on pu voir, il y a peu, une ex-ministre éphémère proposée par une ministre encore plus éphémère... !!! A noter que cette distinction encore très prisée dans nos provinces... n'a jamais, à ma connaissance, « boosté » le QI des récipiendaires...
3. *Peut-on la refuser* : pas vraiment, mais certains l'ont fait quelquefois dans un français parfait, mais en des termes que nous ne pourrions révéler ici. (cf : **Marcel Aymé** par ex...) En revanche le retrait est envisageable dans certains cas ... (**général Ausarresse**)
Symbole d'une bonne entente entre « **Etats** », elle semble être décernée avec « générosité »...à leurs dirigeants ... !
Enfin, elle est également attribuée... de droit... (à certains fonctionnaires, élus ou ... autres ...).
4. *Comment la reconnaît-on* : ruban rouge, étoile à cinq branches ou rosette voire mince ruban à la boutonnière ... fourragère rouge pour les militaires en uniforme...
5. *En réalité ...à quoi sert la Légion d'honneur ?*

En effet, alors que des artistes et intellectuels, tels **Pierre et Marie Curie, Guy de Maupassant, George Sand, Jacques Prévert, Simone de Beauvoir** par exemple, l'ont refusée, de nombreuses autres personnes et pas seulement des illustres inconnus ... en rêvent ! peu d'avantages matériels (accès très sélectif et payant des filles et petites filles de « légionnaires » dans les « maisons d'éducation de la Légion d'honneur »), une décoration à payer de sa poche ...

Alors, il semble qu'obtenir la Légion d'honneur est d'abord une question de prestige, peut-être une reconnaissance sociale et professionnelle pour des mérites qui ne sont pas toujours très clairs, les raisons de la décoration n'étant pas connues du grand public... peut-être aussi un instrument « politique »... la Légion d'honneur ne fut-elle pas créée par Napoléon Bonaparte parce que les « récompenses » avaient été supprimées par la Révolution... !...un « Bon point » en quelque sorte...

La visite :

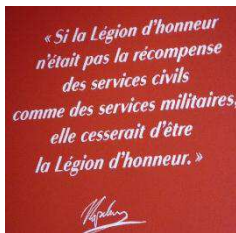
Au travers de quelques salles, sur trois niveaux, avec notre guide, nous aborderons successivement les ordres :

- de Malte et du saint Sépulcre ,
- de saint Michel,
- du saint Esprit,
- de saint Louis ,
- de la Toison d'or ...

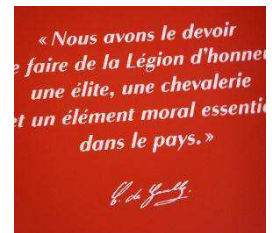
Tous ces ordres, dits de la « chevalerie », ont une organisation quasi militaire et, bien sûr, religieuse, puisant souvent leur origine au temps des « croisades » ... Ainsi les distinctions, qu'elles soient vestimentaires ou honorifiques seront-elles, souvent « cruciformes » ... les « grades » ... chevalier, officier et commandeur ... ! De nombreux « objets » ... médailles, rubans, colliers, vêtements ou attributs, épées et sceptres (au total, 4000 pièces sont exposées...)



VIE DE L'ASSOCIATION



Sur les murs de nombreux tableaux ou portraits de « grands médaillés », français ou étrangers ... mais également des « citations » de **Napoléon** ou du **Général de Gaulle**...



Celui-ci, par cette déclaration, entend réduire les contingents de légionnaires : il créera l'ordre national du Mérite dont la première attribution date du 3 décembre 1963.

L'ordre national du Mérite :

En tous points calqué sur l'ordre de la Légion d'honneur, sa hiérarchie est identique mais le « ruban » est bleu. Il est destiné aux citoyens « méritants » (bien sûr), mais qui ne présentent pas (encore) les « qualifications suffisantes pour accéder à la Légion d'honneur... ». Sa vocation est triple :

- traduire le « dynamisme de la société »,
- donner « valeur d'exemple »,
- reconnaître la « diversité »...

Actuellement, l'ordre compte plus de 180 000 membres (4600 personnes reçoivent l'insigne chaque année...) et vient au quatrième rang derrière les ordres de la Légion d'honneur, de la Libération et la Médaille militaire.



L'ordre de la Libération :



Ordre éphémère puisque sa forclusion a été décrétée le 26 janvier 1946... le nombre des distinctions s'élevant à 1038... dont un certain nombre à titre posthume, celle de **Henri Ferté**, fusillé à 16 ans à Besançon ... par exemple !

La Médaille militaire :

La Médaille militaire est une « décoration » française instituée le 22 janvier 1852 par **Louis – Napoléon Bonaparte** pour récompenser les militaires ou assimilés, non –officiers...Actuellement, elle est décernée pour services militaires exceptionnels, au combat ou à l'ancienneté. Ainsi, les porte-drapeaux et militants des associations « d'anciens combattants » piaffent d'impatience, l'âge venant, pour l'obtenir...

La première guerre mondiale a vu décerner 1 400 000 médailles Militaires et la seconde 500 000... Un vrai déluge ...

Les deux premières femmes à l'avoir obtenu, le 17 juin 1859, furent **Jeanne- Marie Rossini** et **Madeleine Trimoreau**, toutes deux cantinières dans des régiments de « zouaves » ou de « tirailleurs Algériens » ...

Fourragère jaune et vert pour les régiments l'ayant obtenu...



Les Palmes Académiques :

L'ordre des Palmes académiques est une décoration française ré instituée le 4 octobre 1955 et fait suite à la distinction d'officier d'Académie créée en 1808 par **Napoléon** pour honorer les membres éminents de l'Université. L'ordre est la plus ancienne des distinctions décernées uniquement à titre civil.

Contrairement à la Légion d'honneur, cet ordre ne comprend que trois grades décernés indistinctement à des enseignants ou non, mais également à des citoyens français ou non, ayant contribué à l'expansion de l'Art ou de la Culture française...



L'ordre des Arts et des Lettres :

Institué le 2 mai 1957, l'ordre des Arts et des Lettres est, selon **André Malraux**, « respecté et envié des artistes mais également méprisé et farouchement refusé » (cf **Léo Ferré**). Cet ordre fut conservé, malgré sa jeunesse, à la création de l'ordre du Mérite...



Il reste les ordres ...de la « Jarretière » ... britannique ... de « l'éléphant blanc » ... danois, ... de la « rose » ... brésilien, qui mériteraient un commentaire...

Voilà pour l'essentiel de ce que nous avons pu retenir de notre visite de plus de deux heures au musée de la « **Légion d'honneur et des ordres de la chevalerie** » ...Reste, bien sûr, l'**ordre des médailles en « chocolat »** auquel nous présentons notre candidature...

Merci à nos organisatrices et à bientôt

GJR

L'APCOS A LA JOURNEE PORTE OUVERTE DES METIERS DE L'AERIEN

Au Centre de Formation des Apprentis de Vilgénis le 26 mars 2016



Samedi 26 mars, l'Apcos participait à la Journée Porte Ouverte du CFA des métiers de l'aérien à Vilgénis. Pour beaucoup d'entre nous, c'était un retour aux sources, comme Alain, Hubert et Patrick qui furent formés à l'Ecole des Apprentis de Vilgénis et pour tous les navigants techniques qui vinrent dans cette grande école (*plus de 30 hectares*) pour de nombreux cours, stages et autres formations. C'est là que furent implantés dans les années 70, les premiers simulateurs modernes équipés de visualisation et de « motion ».

Ceci étant dit, l'objet de cette journée n'était pas de rendre nostalgiques quelques anciens mais plutôt de donner de l'espoir à de nombreux jeunes en leur présentant des projets de carrière aéronautique dans la technique comme dans le commercial. Dans ce cadre, l'Apcos pouvait sembler un peu hors sujet, néanmoins, par les animations qu'elle a fournies (simulation de vol, conférences, kakémonos exposition de robes et de matériels figurant à bord de Concorde) et par la présence d'ancien(ne)s elle a donné, à cette journée, une dimension historique visiblement appréciée par les nombreux visiteurs. Même Philippe Borentin, à la recherche d'EP5, n'a pas perdu son temps puisque, le monde d'Air France étant petit, d'anciens navigants Concorde sont passés par là.

Un moment sympathique et plein d'avenir à l'image de certains jeunes comme Louis, qui a passé l'essentiel de son temps à parler avec nous, à piloter le simulateur Concorde et à nous épater par ses connaissances aéronautiques.

PG



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€
CARTE POSTALE Cockpit Concorde (Eric Célérier).....	1€
CASQUETTE bleue marine ou blanche.....	8€
CASSETTE VHS ou DVD 10" de Rêve.....	5€
CRAVATE SOIE	10€
(Fond bleu marine uni avec logo A.P.CO.S)	
CRAVATE SOIE	10€
(Fond bleu marine, imprimée "multi concorde" avec logo A.P.CO.S)	
DVD "Un Ciel signé Concorde".....	12€
ECUSSON A COUDRE tissu blanc (logo A.P.CO.S).....	5€
GLOBE EN VERRE optique (30ème Anniversaire ouverture New York).....	25€
LIVRES Icare "Spécial Concorde".....	48€
Un siècle d'Aviation Air France.....	20€
Un Ciel signé Concorde DVD inclus.....	15€
Concorde Mon Amour (Edouard Chemel).....	18€
MAQUETTE METALLIQUE CONCORDE 1:600.....	15€
MAQUETTE METALLIQUE CONCORDE 1:400.....	20€
PARAPLUIE en toile bleu marine, ouverture automatique.....	20€
PIN'S Concorde doré	10€
POLO blanc 100% coton maille piquée S-M-XL.....	15€
PORTE CLES en verre optique.....	10€
PORTE CLES Flamme.....	5€
POSTER Cockpit Concorde 70x50 cm (Eric Célérier).....	15€
TAPIS DE SOURIS (cockpit A380).....	10€
T-SHIRT blanc 100% coton maille jersey S-M-L-XL-XXL	10€

PRODUITS DERIVES



Cravates



Carte postale cockpit Concorde



Carte Postale Concorde



Carré de soie 90x90cm
(Aquarelle Pierre Boucheix)



CALENDRIER 2016

Édition avril 2016

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

2016

- 27 avril **Bureau** 10h00
- 10 mai Visite de la Sainte Chapelle**
- 11 mai **Bureau** 10h00
- 25 mai **Bureau** 10h00
- 08 juin **Bureau** 10H00
- 22 juin **Bureau** 10h00
- 28 juin Visite du Domaine de Sceaux**
- 06 juillet **Bureau** 10h00

Bonnes vacances !

- 25 juillet Anniversaire Accident Concorde**
- 14 septembre **Bureau** 10h00
- 21 septembre **Bureau** 10h00
- 5 octobre **Bureau** 10h00
- 18 octobre Conseil d'Administration 9h30**
- 26 octobre **Bureau** 10h00
- 9 novembre **Bureau** 10h00
- 23 novembre **Bureau** 10h00
- 7 décembre **Bureau** 10h00
- 21 décembre **Bureau** 10h00

Joyeux Noël !



6 janvier 2016 Bureau de rentrée à Paray

CONTACTS

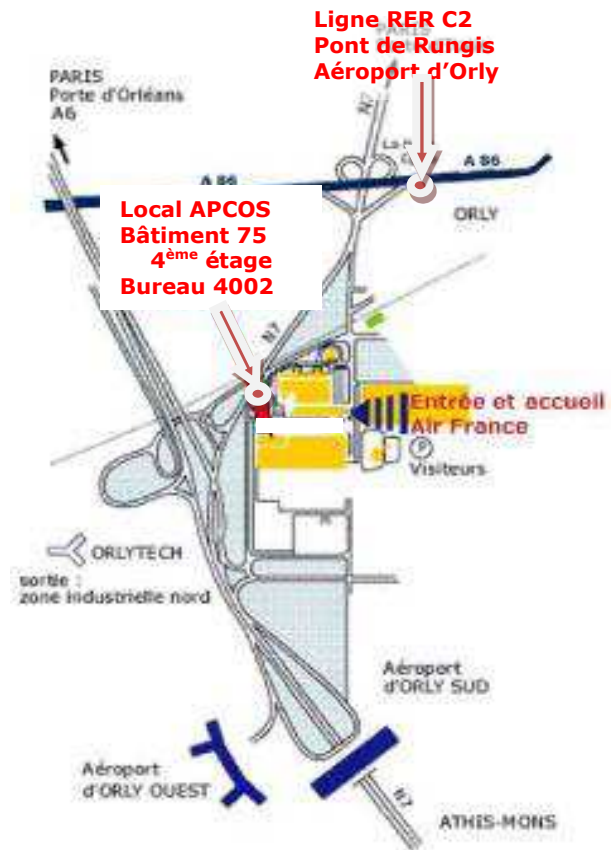
Siège Social de l'APCOS :

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

Attention, nous devrions déménager avant l'été pour un local situé dans les « sheds », à deux pas de notre bureau actuel. Si vous venez nous voir informez-vous auparavant même si, dans tous les cas, le poste de garde saura vous renseigner



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.



Le Jumbo a rejoint l'Oiseau Blanc au panthéon des grands avions d'Air France.
Photo Pascal Chenu