

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE

Washington-Dulles et Concorde ...



... une longue histoire!



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, Raymond Machavoine, Hubert Michaut, Annick Moyal, Alain Piccinini, Yannick Pluchon, 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 Adjoints : Pierrette Cathala, Gérard Duval, Patrick Sevestre.
- Trésorier : Hubert Michaut.
- Trésoriers Adjoints : 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, 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 : le F-BVFA exposé depuis 2003 au Steven F. Udvar-Hazy à Washington. Photo Edouard Chemel

Impression: Editions Air France

Revue Mach 2.02 N°53, avril 2017

1	SOMMAIRE
2	EDITORIAL DU PRESIDENT
3	WASHINGTON-DULLES ET CONCORDE Une longue histoire
4	PREMIER VOL REGULIER SUPERSONIQUE VERS WASHINGTON Par Pierre Grange
5	« WASHINGTON » EN CONCORDE, QUELQUES PARTICULARITES Par Claude Monpoint
7	VOL INAUGURAL WASHINGTON Par Albert Leblanc
8	LA BELLE EPOQUE Par Jean-Pierre Labat
10	A SATOLAS, ON MET AUSSI LES PETITS PLATS DANS LES GRANDS POUR HONORER CONCORDE Par Philippe Borentin
11	LE METIER JACQUARD, A LA POINTE DE CONCORDE Par Pierre Grange
12	E-MAILS A MES COPAINS Par Daniel Costes
14	LES PETITES PANNES DE LA VIE COURANTE DU CONCORDE Par Alain Bataillou
17	LE TOUR DE FRANCE PAR DEUX GRANDS ENFANTS Par Philippe Borentin
21	MIRAGE III VS CONCORDE Par Pierre Grange
26	COUP DE CHAUD SUR L'ATLANTIQUE Par Daniel Vasseur
28	ASSEMBLAGE DES 7 DERNIERES TUYERES 28 DE CONCORDE Par Jean-Pierre Le Roy
30	DES OH !!! ET DEBATS OU Par Philippe Borentin
32	L'HOMME QUI MURMURAIT A L'OREILLE DES OISEAUX Par Yves Pécresse
33	L'ABANDON DU MORSE Par Jean Vimard
34	CARNET GRIS
38	MUSEE PAUL BELMONDO Par Jany Bellat
41	EXPOSITION CHTCHOUKINE Par Ginette et Jean Rousseau
44	VOYAGE EN Italie Par Ginette et Jean Rousseau
49	DEJEUNER ANNIVERSAIRE LE 28 JANVIER 2017 Par Pierre Grange
50	PRODUITS DERIVES APCOS
52	CALENDRIER 2017

53

CONTACTS

EDITORIAL



ach 2.02 met aujourd'hui en lumière l'aérodrome de Washington Dulles, première desserte régulière nord-américaine de Concorde il y a plus de 40 ans. Un lieu dont l'importance dans l'aventure Concorde passe pratiquement inaperçue. Et pourtant!

Aux Etats-Unis c'est, après Dallas, le deuxième terrain à accueillir Concorde. Il va permettre une démonstration d'éclat : le 26 septembre 1973 l'avion de présérie 02 (Sierra Alpha), avec à son bord 32 passagers, réalise la première traversée de l'Atlantique Nord. Il rejoint Paris Orly en 3h33mn et démontre ainsi que l'équation Paris New-York – 100 passagers – Mach2 est en passe d'être résolue.

Moins de 3 ans plus tard, le 24 mai 1976, puisque New-York se refuse au Concorde, c'est Dulles qui devient la première destination régulière en Amérique du Nord du réseau supersonique d'Air France.

En 2003, à l'arrêt de l'exploitation et conformément à une promesse de longue date, la Compagnie fait don du Fox Alpha au National Air Space Museum de Washington, le plus grand musée d'aéronautique moderne au monde. Depuis cette date, c'est dans le magnifique Steven F. Udvar-Hazy Center situé sur le terrain de Washington-Dulles qu'un Concorde Air France est exposé.

La réalisation de cette revue m'a confirmé que la grande histoire de Concorde recèle des « pépites ». Ainsi, Claude Monpoint témoigne de sa participation aux 3 vols historiques sur Washington : en chef de cabine pour les deux premiers, en invité pour le dernier. Philippe Borentin, en évoquant un vol au départ de Lyon, attire notre attention sur l'entreprise Brochier qui a « tissé » le nez de Concorde. Comme eux, n'hésitez-pas à prendre la plume pour nous raconter une anecdote, nous parler d'un moment de votre vie avec Concorde. Faites-nous découvrir vos « pépites », ce sera continuer à faire vivre la belle aventure supersonique.

Pierre Grange

Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue : Gilbert Barbaroux, Alain Baron, Alain Bataillou, Jany Bellat, Philippe Borentin et le site « lesvolsdeconcorde.com », Caroline Cadier, Pierrette Cathala, Bernard Charles, Pascal Chenu, Daniel Costes, Claude Delorme, Louis Dupain, Éric Fortin, Pierre Grange, Jean-Pierre Labat, Albert Leblanc, Jean-Pierre Le Roy, Jean-François Louis, Hubert Michaut, Claude Monpoint, André Palau, Yves Pécresse, Yannick Pluchon, André Rouayroux, Ginette et Jean Rousseau, François Suteau, Denis Turina, Jean Vimard, Aline Weyl.

Remerciements aux membres du comité de relecture.

WASHINGTON-DULLES ET CONCORDE

Une longue histoire

26 septembre 1973, le Sierra Alpha arrive à Orly en provenance de Washington-Dulles, après avoir réalisé la première traversée supersonique de l'Atlantique Nord. André Turcat accueille l'équipage : Jean Franchi, Gilbert Defer, Yves Pingret, Ugo Vienchiarutti, Henri Perrier, Claude Durand et Jean Beslon. Air France participe à ce vol historique car Claude Monpoint, d'Air France, en est le Chef de Cabine. *Photos P Borentin.*



Concorde 02 ou Sierra Alpha à Orly déjà!



Gilbert Defer et Jean Franchi en haut de la coupée





Henri Perrier suivi de Claude Durant et Yves Pingret

24 mai 1976, premier vol régulier supersonique vers les **USA**. Air France et British Airways inaugurent la liaison supersonique Europe USA. Les avions sont placés nez à nez devant la nouvelle aérogare de Dulles.

Sur le toit de l'aérogare, une partie de l'équipage du vol inaugural pose devant les avions. De gauche à droite : M. Gientini, Albert Leblanc, Martine Marage, Françoise Rémy, Claude Monpoint (CC), Martine Wieser, Claude Couybes et Pierre Dudal (CDB). *Photo A Leblanc*.



12 juin 2003. Le Fox Alpha, le même qui a effectué le vol inaugural en 1976, revient prendre sa retraite à Dulles. Depuis, il est exposé au Steven F. Udvar-Azy Center. L'équipage entoure Mstislav Rostropovitch qui était invité sur ce dernier vol transatlantique.





De gauche à droite : Richard Vives, Jean-François Michel (CDB), Olivier Beaudon, Jean-Yves Dronne, François Calmels, Joelle Cornec-Templet, Gérard Duval (OPL), Mstislav Rostropovitch, Catherine Pellerin, Karim Ben-Othman, Nathalie Goubet-Daudet (CC), Laurent Verbouwe. *Photo Gérard Duval*.

PREMIER VOL REGULIER SUPERSONIQUE VERS WASHINGTON

24 mai 1976

e jour de printemps 76 est un moment important dans la saga Concorde puisque ce 24 mai, l'exploitation commerciale supersonique débute vers les Etats-Unis. Ce premier vol fait suite à la décision du Juge Coleman qui, le 4 février de la même année, autorise la desserte commerciale d'un certain nombre de terrains américains dont New-York et Washington Dulles. Il s'agit d'ailleurs d'une autorisation à durée déterminée car révocable avec un préavis de 4 mois ou immédiatement en cas de « danger pour la santé, le bien-être ou la sécurité du peuple américain » (sic).

Les Compagnies Air France et British Airways souhaitent ouvrir au plus tôt New-York et programment donc le premier vol vers Kennedy pour le 15 mars 1976 mais c'est sans compter sur les riverains de New-York qui, par l'intermédiaire du PONYA (*Port of New-York Authority*), parviennent à empêcher la venue de Concorde durant plus d'un an et demi. Il faut une décision de la Cour Suprême pour débloquer l'affaire fin 1977 mais « *that's another story* ».

Curieusement, le 17 mai 1976, une semaine avant le vol inaugural, un Concorde d'Air France s'était déjà posé à Washington mais sur un terrain militaire: Andrews Air Force Base avec, à son bord, le Président Valéry Giscard rendant d'Estaing se voyage officiel aux Etats-Unis à l'occasion du bicentenaire de la révolution américaine. L'équipage technique composé de Pierre Dudal, Alain Bataillou et André Blanc. Henri Perrier occupe le siège observateur. Pour éviter tout



Collection Philippe Borentin www.lesvolsdeconcorde.com

recours d'associations américaines hostiles au Concorde, l'avion est réquisitionné par le gouvernement français pour effectuer cette tournée présidentielle qui fera escale à Houston le 20 mai, Nouvelle Orléans le 21 avant de rentrer sur Paris le 22 en passant par Pointe à Pitre. Pierre Dudal se posera à CDG dans la nuit du 22 au 23 mai et repartira pour Washington Dulles le 24 en milieu de journée ; les deux « rotations » sont effectuées par le même appareil, le Fox Alpha, démontrant déjà que sur Concorde, plus on vole, mieux la machine fonctionne.

Ce 24 mai, les deux Compagnies ont décidé d'une mise en service conjointe. Il est prévu que les avions se suivent à une douzaine de minutes d'intervalle et que les contrôleurs d'approche fassent le nécessaire pour que les atterrissages soient simultanés. Dans le cockpit, Alain Puyperoux occupe la place droite et Martial Détienne est l'officier mécanicien navigant. L'équipage de cabine est composé de Claude Monpoint (cadre PNC assurant la fonction Chef de Cabine), Martine Marage, Françoise Rémy, Martine Wieser, Claude Couybes et Albert Leblanc (cadres PNC faisant office de stewards).

Le vol se déroule normalement et Pierre Dudal exécute ce que l'on appellera, par la suite, une approche décélérée qui permet de gagner du temps, de moins consommer de carburant et de moins faire de bruit ; autant dire que, par la suite, cela devint le type d'arrivée privilégiée. Elle consiste à retarder au maximum la stabilisation à la vitesse finale d'approche, ce moment où il faut remettre de la poussée et donc faire du bruit. Cette arrivée, relativement silencieuse, fera titrer aux journaux locaux que Concorde était arrivé à « pas feutrés ». Huit mille personnes se sont massées au bord du terrain pour assister au spectacle. Pierre Dudal rapporte que les seuls manifestants, une vingtaine, appartiennent au CATCH: Citizens Against The Concorde Here. Les deux avions sont placés nez à nez devant l'aérogare futuriste de Dulles et le photographe officiel immortalisera la scène.

La réception des autorités américaines est chaleureuse ; le document « suivi de vol » de chaque commandant est remis officiellement au représentant du Smithsonian Institute ; Concorde entre déjà dans l'histoire! Les équipages AF et BA se rendent ensuite à la réception donnée par le National Press Club au cours de laquelle Pierre Dudal confie à quelques journalistes que le décollage retour, prévu pour le lendemain, risque d'être bien plus bruyant que l'atterrissage.

Effectivement, le décollage, suivi de près par tout le monde, et par la presse en particulier, dépasse largement les niveaux sonores habituels : 129 décibels à comparer aux 116 du Boeing 707, l'avion réputé le plus bruyant à l'époque. Le point de mesure qui a relevé ce niveau de bruit est situé dans une zone boisée et peu peuplée, ce qui explique qu'il n'y ait pas eu trop de plaintes ce jour-là et que la desserte de Washington Dulles n'ait jamais été remise en cause par la suite malgré cette première mauvaise impression.

Mis à part ces points techniques, cette grande première ne semble pas avoir marqué les esprits ; une des explications certainement étant que chacune et chacun attendaient l'ouverture de New-York. Albert Leblanc et Claude Monpoint ont bien voulu nous citer quelques anecdotes en relation avec ce fameux jour où le temps de vol entre l'Europe et les Etats Unis a été divisé par 2.

PG

« WASHINGTON » EN CONCORDE, QUELQUES PARTICULARITES



Par Claude Monpoint Ancien Chef PNC Navigant Concorde de 1973 à 1979

la fin de l'été 1973, j'eus la chance de participer, en tant que Chef de Cabine, aux premiers vols « américains » de Concorde. J'ai d'ailleurs eu l'occasion d'en parler dans cette revue (Mach 2.02 N°35 avril 2008). Le Concorde de présérie Sierra Alpha avait participé à l'inauguration du nouvel aéroport de Dallas puis, après quelques vols de présentation avec des passagers triés sur le volet, avait rejoint Washington Dulles pour effectuer, le 26 septembre, la première traversée de l'Atlantique Nord avec 32 passagers VIP. J'étais en fonction sur tous les vols et en particulier sur ce vol historique. Lorsque nous nous sommes posés à Orly, après 3 heures et 33 minutes de vol, j'avais conscience que Concorde n'était plus un rêve européen mais qu'il

était devenu une réalité tangible.

J'étais donc particulièrement heureux d'être, moins de 3 ans plus tard, Chef de Cabine du premier vol commercial d'Air France vers Washington. La préparation du vol avait été faite avec d'autant plus de soin que mes amis Claude Couybes et Albert Leblanc n'étaient pas, à cette époque, habitués à voler sur cette machine. Je rappelais les points essentiels de ce service si spécifique et les avertissais qu'à l'instar des autres vols inauguraux, « il faudrait faire avec » les journalistes présents à bord, désireux de se rendre au poste de pilotage. Le service s'effectua sans aucun problème. Ce vol inaugural se déroula dans d'excellentes conditions à la grande satisfaction des passagers. A noter une précision technique : la distance parcourue étant supérieure à celle Paris New-York, seules 90 places étaient mises en vente ; 10x75 = 750... cela faisait donc 750kg de Jet A1 en plus! Le dernier rang de la cabine arrière était condamné.

Quid des excédents de bagages, fréquents sur cette ligne ? Le prix du supplément était gracieusement offert par la Cie et les bagages acheminés et livrés à domicile via d'autres transporteurs. A ce propos, il en était de même sur Rio où les suppléments (toujours à titre gracieux) étaient acheminés par le 747.

En cabine, sur Paris-Washington, la température étant, comme sur les autres vols, en parfaite symbiose avec la quantité de carburant, lorsque cette quantité diminuait, la température augmentait. A l'approche de Washington, la température avoisinait les 25°C, parfois davantage. Il arrivait que certains passagers s'en plaignent. Nous allions le signaler à l'OMN ... qui ne pouvait rien faire! A noter que nous expliquions ce phénomène aux passagers et que la Direction commerciale ne reçut jamais de réclamation à ce sujet.

J'ai retrouvé deux clichés quelque peu différents où l'on voit l'équipage PNC. Il est à remarquer que la fonction « steward » était assurée par deux cadres PNC : Claude Couybes et Albert Leblanc. Au fond, les deux Concorde AF/BA, garés, après le débarquement des passagers, nez à nez !



De g à dr : Albert Leblanc, Martine Marage, Françoise Rémy, Claude Monpoint, Martine Wieser, Claude Couybes

A cette époque, des voitures, louées à la société FAST, étaient gracieusement mises à la disposition des passagers souhaitant se rendre à Roissy. Ceci leur évitait d'utiliser leur propre moyen de transport.

Concorde étant le symbole même de la vitesse, Air France, pour faciliter les transferts des passagers d'un aéroport vers Roissy, mettait à leur disposition avions-taxi et service d'hélicoptères.

Au début de juin 2003, peu de temps après la fin de l'exploitation **Concorde**, alors que j'avais quitté la Compagnie depuis près de 20 ans, Je

reçus un appel téléphonique du Chef de Cabinet de M. Spinetta. Ce dernier sachant que j'avais participé en acteur aux premiers IAD, m'invitait en tant que passager, ainsi que Marylène Vanier, au dernier vol Concorde. Nous allions offrir à nos amis américains un « Bel Oiseau Blanc » ... qui désormais est présenté par le Smithsonian National Air and Space Museum dans le magnifique Steven F. Udvar-Hazy Center situé sur l'aéroport de Washington Dulles, entre le premier avion des Frères Wright et le Spirit of Saint Louis de Lindbergh.



"Tant que l'on n'a pas encore volé sur Concorde, on éprouve le sentiment confus que l'on va présenter un appareil né de la lubie des hommes et qui ne mènera nulle part ... Dès que l'on vole sur Concorde, ce sentiment disparait...L'on éprouve alors une stupéfiante sensation de tranquillité et de douceur...A peine croyable : Washington à 3h33 minutes de Paris !" Joe Murphy, Rédacteur en chef d'Air Transport World

CM



12 juin 2003. Roissy CDG. Fox Alpha au départ pour Washington Dulles passe devant les « Concorde lovers » qui lui disent adieu.

VOL INAUGURAL WASHINGTON



Par Albert Leblanc Chef de cabine Concorde

22525 heures de vol effectuées à Air France sur 19 types d'avions différents mis en service par la Compagnie à la reprise des vols après la guerre.

515 heures de vol sur Concorde

Alberto est un habitué des premières sur Washington puisque le 8 avril 1964 il participe au vol inaugural Paris Boston Washington en Boeing 707. Douze années plus tard, il est en fonction pour ce premier vol supersonique commercial vers les Etats-Unis dont il nous conte quelques anecdotes.

u cours du vol inaugural Concorde Paris Washington du 24 mai 1976, au commencement de la descente, Edgar Schneider, dont la chronique à la revue « Jours de France » était très appréciée, est venu me voir dans le galley avant où j'officiais pour avoir une idée de l'environnement dans lequel nous devions travailler vu la rapidité du vol. Etant entre autres, un lecteur de cette revue, je lui ai dit que je commençais toujours par lire son article et, connaissant ses goûts raffinés, je lui ai demandé s'îl avait apprécié le repas et les boissons que nous lui avions servis. Il a trouvé que tout était de grande qualité.

Avant de mettre les plombs sur l'armoire boissons, il a remarqué qu'il restait encore du Cognac XO d'une grande marque qu'il connaissait très bien, je lui en ai proposé un verre qu'il a accepté avec le plus grand plaisir. Au retour il a fait un article où mon nom figurait, mais mes recherches ne m'ont pas permis de retrouver la revue dans mes archives.

Ce vol avait été programmé par Air France et British Airways, non pas pour décoller simultanément comme sur Rio, mais pour que les deux Concorde arrivent en même temps à destination. Sur le tarmac les deux Concorde ont été parqués, face à face devant l'aérogare et le photographe a pris la photo d'une partie de l'équipage depuis le toit de l'aéroport.

Et le soir, pendant la réception offerte par nos deux compagnies, nous avons fait connaissance de l'équipage de British Airways avec lequel nous avons échangé nos impressions sur ce vol.

ΑL



Réception au National Press Club. De g. à dr. Martine Marage, Claude Monpoint, Martine Wieser, Claude Couybes et Albert Leblanc

LA BELLE EPOQUE



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

ous étions au mois d'avril 1976, c'est-à-dire au tout début des vols commerciaux de **Concorde**. Depuis le 21 janvier, Concorde desservait **Rio de Janeiro via Dakar** à raison de 2 fréquences hebdomadaires. Le 9 avril, on inaugura **Caracas via Santa Maria aux Açores**. Les PNC étaient peu nombreux au début. Nous nous connaissions tous car beaucoup parmi nous avaient effectué les vols d'endurance l'année précédente. Une très bonne ambiance régnait.

Au cours d'une réunion, **Jean-Paul Boucher**, Chef du Centre PNC, nous apprit que la ville de Lyon, avec l'agence **Havas**, organiserait une journée Concorde le mardi 20 avril pour fêter le 1^{er} anniversaire de l'aéroport **Satolas**. Il s'agirait d'un vol journée **Lyon – Dakar – Lyon** retour à **Satolas** vers 16 heures. Les 6 PNC seraient mis en place à **Lyon** la veille, le **Concorde** arrivant de Paris le lendemain matin. Les 6 PNC dont j'eus le bonheur de faire partie étaient de bons amis. Il est vrai que nous passions beaucoup de temps à Rio depuis le début de l'exploitation commerciale. Il faut dire également que nous étions parfaitement conscients de vivre quelque chose d'exceptionnel. Partout où le **Concorde** se posait, il créait l'évènement, entraînant une foule de curieux dans les aéroports, faisant briller les regards devant le bel oiseau blanc.

C'est ainsi qu'en ce lundi 19 avril, nous nous retrouvâmes tous les 6 à **Lyon** en fin d'après-midi. Nous avions, depuis quelques jours, décidé de nous offrir un grand restaurant. Nous étions jeunes et enthousiastes, à cet âge béni qui commence par le chiffre 2. Notre seule hésitation concernait le choix entre **« La mère Brazier »**, véritable institution lyonnaise, et le célèbre **Paul Bocuse**. La 1ère étant fermée ce jour-là, nous voilà en route pour **Collonges**, au nord de **Lyon** en bord de **Saône**. Notre amie Françoise ayant de la famille à Lyon, nous nous retrouvâmes 5 : Pierre notre chef de cabine, Elizabeth, Martine, Gilles et moi-même.







De gauche à droite : Jean-Pierre - Françoise - Martine - Gilles - Jean-Pierre & Elizabeth - Pierre

Nous fûmes accueillis par Paul Bocuse lui-même qui nous dit sa joie de voir des jeunes venir chez lui, pensant certainement que nous avions décidé de « casser notre tirelire » ce qui était tout à fait vrai. Il nous proposa de nous offrir l'apéritif. Un **Kir royal** accompagné d'un saucisson en brioche inaugura cette belle soirée.

Nous étions plongés dans la lecture du menu ; je dois dire que le choix n'était pas des plus faciles, la carte étant un large éventail de mets les plus délicieux les uns que les autres. Devant notre embarras, Paul Bocuse proposa de composer lui-même notre menu. Guidés par de telles mains, on se laisse convaincre sans problème.

C'est par la « soupe aux truffes noires VGE » que notre dîner commença. Ce plat venait d'être créé par Paul Bocuse pour la remise de sa Légion d'Honneur au Palais de l'Elysée par le président Valéry Giscard d'Estaing. C'est une soupe aux truffes noires fraîches et foie gras, crème aux légumes tendres et champignons. Une pure merveille. Nous parlions peu, nous échangions des sourires de complicité amicale.

La suite, ce fut un hommage aux frères Pierre et Jean **Troisgros** du célèbre restaurant de Roanne : **« l'escalope de saumon de Loire à l'oseille ».** C'est le plat légendaire que les frères **Troisgros** ont créé en 1963. Un vrai régal.

Nous vîmes arriver ensuite des « asperges de printemps, sauce blanche aux herbes » pour patienter avant l'arrivée du plat que Paul Bocuse vint nous présenter lui-même : « la poularde de Bresse demi-deuil » en hommage à la Mère Brazier. Des lamelles de truffes noires sont glissées entre la chair et la peau. Nous étions au comble du ravissement. Je passerai rapidement sur le plateau de fromages où toutes les régions de France viennent se joindre à la fête ! ... je voudrais ajouter que le « Moulin à Vent » de Georges Duboeuf, légèrement frais, fut le plus agréable des compagnons tout au long de ce repas.

Nous étions ainsi tous les 5, dans une sorte de béatitude, lorsque le maître d'hôtel nous présenta « la sélection des 21 desserts de Paul Bocuse » et surtout, à notre grande surprise, lorsque M. Bocuse vint s'asseoir à notre table pour partager ce moment avec nous. Il nous parla beaucoup de son métier, de ses débuts, de ses confrères, la raison pour laquelle il avait voulu les associer dans la composition de notre menu. Il nous dit également le plaisir qu'il aurait eu à être sur le Concorde le lendemain mais il se devait d'être présent dans son restaurant. Il nous recommanda plusieurs personnalités lyonnaises qui seraient avec nous sur ce vol vers Dakar.

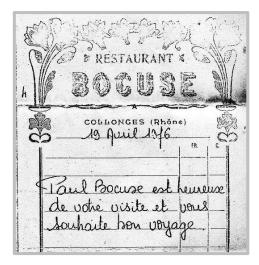
Arriva alors, comme il est d'usage, le moment où l'on demande **l'addition**. Nous avons tous connu ce moment où le silence s'impose, où la gravité s'installe et il faut bien l'avouer où une légère angoisse nous étreint ... D'un même élan, nos yeux étaient tournés vers le visage de **Pierre** qui venait de recevoir le « précieux document ». Notre ami **Pierre** avait le visage de quelqu'un qui vient de recevoir un choc. « Ce n'est pas possible !!! » s'exclama-t-il. Alors, d'un geste majestueux, il tourna l'addition vers nous :

« Paul Bocuse est heureux de votre visite et vous souhaite bon voyage »

C'est vrai, ce fut un sacré choc, de ces moments où l'on se demande si c'est vrai! Et pourtant, Paul **Bocuse**, le sourire aux lèvres, vint se rasseoir à notre table, fit amener le **champagne** et sa **« sélection des chocolats de Pâques ».** Alors, d'une voix paternelle, il nous dit avoir été touché de nous voir, arrivant chez lui, dans l'enthousiasme de notre jeunesse et, lui, avait voulu faire ce geste d'amitié comme quelqu'un qui a envie de faire partie de la fête!

« Merci Monsieur Bocuse »

C'était il y a 41 ans ! ... j'ai une pensée pour tous les collègues de cette époque et, en particulier, pour toutes celles et ceux qui sont partis. Nous vivions des moments exceptionnels ; avec les débuts de Concorde, nous étions conscients de vivre une aventure qui marquerait l'histoire de l'Aviation. Je l'avoue, nous étions des privilégiés.



Un très beau soleil inondait la ville de **Lyon** en ce mardi 20 avril et c'est sous un tonnerre d'applaudissements que le **Concorde**, avec **M. Pierre Dudal** aux commandes, se posa sur la piste de **Lyon Satolas**. Une grande journée s'annonçait et, au retour en fin d'après-midi, ce fut le délire mais je laisse ici le soin à notre ami **Philippe Borentin** de nous parler de ce vol.

JPL

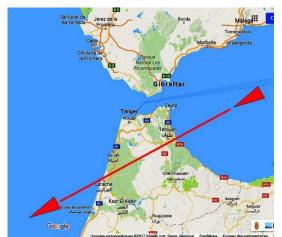
PS : arrivés à Dakar, nous n'avons pas manqué d'envoyer une carte postale à Paul Bocuse

A SATOLAS, ON MET AUSSI LES PETITS PLATS DANS LES GRANDS POUR HONORER CONCORDE

Par Philippe Borentin
Créateur du site http://www.lesvolsdeconcorde.com

our fêter dignement le 1er anniversaire de l'aéroport de Satolas, la Chambre de Commerce a souhaité réaliser un événement festif, et il est logique qu'en ce début de l'année 1976, le supersonique Concorde soit le plus apte à fêter l'anniversaire d'un aéroport. Les sociétés Havas et Jet Tours sont chargées de l'organisation de ce vol spécial. En dehors des invités et des passagers réguliers qui effectueront la rotation complète Lyon – Dakar – Lyon, Concorde aura à son bord les 10 gagnants d'un concours qui s'envolent pour un séjour d'une semaine au Sénégal.

L'équipage technique est composé de **Philippe Bulté** (Chef de l'OCV), siège gauche, **Pierre Dudal** (Commandant de bord), siège droit, **André Blanc** (Officier Mécanicien Navigant). L'équipage commercial est composé de **Pierre Bidault** (Chef de cabine), **Elizabeth Binaud**, **Martine Wieser** et **Françoise Rémy** (Hôtesses) ainsi que de **Jean Pierre Labat** et **Gilles Parent** (Stewards).



Le choix d'un équipage technique composé du chef de division, du chef OMN et d'un responsable de l'OCV est lié à la décision de réaliser une partie du vol supersonique audessus de terres habitées, au sud de Tanger, entre Tétouan et Larache. Des observateurs de l'OCV et les autorités marocaines ont mesuré, au sol, l'impact du passage du Concorde à vitesse supersonique. Dans une interview, donnée à **Pierre Mérindol** du Progrès de Lyon à leur arrivée à Dakar, **Pierre Dudal** et **Philippe Bulté** sont confiants car ils estiment que le bruit du Concorde est moins désagréable que celui d'un avion classique car il est d'une fréquence plus basse.

Le F-BVFA est arrivé à Satolas à 7h00 T.U, après un vol de convoyage de 1 h 08 mn. Pour cet événement, les terrasses de l'aéroport, sont envahies par les visiteurs qui souhaitent

immortaliser, en argentique à cette époque, l'atterrissage du Concorde. Les terrasses sont exceptionnellement ouvertes pour cette occasion, car depuis l'attentat d'Orly, le 13 janvier 1975, où des terroristes ont tirés des roquettes sur un avion d'El-Al, toutes les terrasses des aéroports sont fermées au public.

Le vol AF 4624 décolle de Satolas à 8h27 T.U. pour se poser à Dakar à 11h10. Les gagnants du concours qui ont fait le voyage « aller » ne rentreront à Lyon que dans 5 jours, mais en Boeing 747. Ils seront remplacés par les autres gagnants de ce concours qui, arrivés à Dakar il y a 5 jours en Boeing 747, feront le retour vers Lyon en Concorde. Le vol AF 4625 décolle de Dakar à 12h50 T.U. pour se poser à Satolas à 15h37, après un vol de 2h33 dont 1h54 en supersonique.

A Satolas, entre le décollage du vol AF 4624 et l'atterrissage du vol AF 4625, il était possible de voir une exposition consacrée au Boeing 747, d'assister à un spectacle de Daniel Guichard organisée par RMC ou, plus original, de voir le stand de la société lyonnaise Brochier, qui a participé à la fabrication d'une partie du nez du Concorde.



Photo journal Le Progrès

C'est à 16 h 21 que le F-BVFA est reparti, avec les 6 PNC en tant que passagers, pour Roissy CDG. Atterrissage à 17h17 après un vol de 56mn. Mais l'histoire ne dit pas où les PNC ont mangé le 20 avril au soir après leur retour de Lyon.





A son arrivée à Satolas, Pierre Dudal est accueilli par Pierre Girardet, premier pilote à s'être posé sur l'aérodrome de Satolas à bord d'un Blériot 56 en 1937 (Photo Journal Le Progrès)

LE METIER JACQUARD, A LA POINTE DE CONCORDE

Par Pierre Grange

e reportage de Philippe sur le vol Satolas nous rappelle que l'entreprise Brochier a participé à l'aventure Concorde. Aujourd'hui, personne ne se souvient de ces nombreuses PME qui ont apporté leur savoir-faire et permis la réussite technique du programme. En 1973, cette usine de la banlieue lyonnaise est spécialisée dans le tissage de la fibre de verre. Parmi ses compétences, le tissage de « chaussettes » qui, après mise en forme et imprégnation de résine, deviennent des radômes. Brochier fournit déjà les Mirage de Dassault, elle est sélectionnée pour tisser le nez de Concorde. Pourquoi utiliset-on la fibre de verre ? M. Brochier l'expliquait en 1973 à la journaliste Claudine Roy de Rhône Alpes Actualités : « la fibre de verre laisse passer les ondes, elle est donc bien adaptée à constituer l'enveloppe du radar. Ces chaussettes sont tissées selon de vieilles méthodes. C'est un métier à tisser Jacquard qui sert à fabriquer ces chaussettes. On n'a encore rien trouvé de mieux que les programmes Jacquard qui positionnent au mieux les fils les uns par rapport aux autres, ce qui permet de conserver toute leur intégrité et leur résistance à la traction et aux chocs. Evidemment ce métier a été adapté pour permettre de tisser dans une aussi grande largeur et avec la qualité voulue puisqu'il s'agit de faire des pièces aéronautiques. Il faut environ 20 chaussettes pour réaliser un radôme de Concorde. »

Lorsque Jacquard, en 1801, met au point sa machine en combinant divers techniques dont les cartes perforées qui permettent de programmer le tissage, il ne se doute pas qu'on ne trouvera pas mieux pour créer le nez des avions supersoniques du siècle suivant. Dans les faits, on peut considérer que Joseph Marie Jacquard est un des premiers professionnels de Concorde et, qu'à ce titre, il a droit au titre d'Apcosien d'honneur.

PG



Après s'être un peu promené dans les divers bâtiments de CDG, le nez de Concorde a retrouvé la pleine lumière et réintégré le hall d'accueil du Siège. Il faut remercier toutes celles et ceux qui s'en sont soucié et, en particulier, Caroline Cadier et Guy Cervelle.

E-MAILS A MES COPAINS



Par Daniel Costes Pilote AF

ays Berrichon, mercredi 20 février 2002 ...

Vu de la fenêtre de ma chambre d'hôtel, ça fait un peu morne plaine ; il tombe des hallebardes (à l'horizontale) et elles restent plantées, donc on ne volera pas aujourd'hui. Mais hier, juste avant que la perturb arrive, on y a eu droit : premier tour de manège sur le Sierra Delta!

Partis lundi en sacs de sable ; c'est l'instructeur et un copi qualifié qui sont aux manivelles ; faut bien qu'ils jouent un peu, eux aussi. Décollage de CDG

à 15 heures 35 locales, 66 tonnes en dessous de la masse maxi, 4 PC allumées (on aurait pu faire sans, mais au diable les varices). Résultat : 37 secondes de la mise en poussée à 250 nœuds ... on a des plaisirs simples et on le sait.

Hier donc, réveil à 7 heures, petit déjeuner à trois ; Jean-Yves et Jean-Jacques, l'IMN, sont déjà à l'avion. On touille consciencieusement son café au lait, en cherchant (moi surtout) de quoi on pourrait parler.

8 heures, sous la bête, l'atmosphère sera porteuse : 0°, 1031 hectopascaux (un hectopascal, des hectopascaux). Daniel (Blay) me demande : « Bon, qui commence ? Ben, heu ... on tire au sort ? ». Et puis toujours très arrangeant : « C'est comme tu veux ... ». J'avale ma salive, je fais semblant de réfléchir, l'envie d'y aller me tenaille en même temps qu'une indicible appréhension me souffle de lui laisser la place, pour voir comment ça se passe ; il est tellement sympa avec moi depuis le début, ça serait normal, mais ... « Bon, je veux bien commencer. »

On s'énerve un peu avec les calculs, on s'assoie au poste, le cerveau (enfin, ce qui en tient lieu) vide ; heureusement, André, l'instructeur, orchestre tout ça comme si de rien n'était.

Mise en route standard, frein de parc relâché, faut déjà le retenir, le bougre ; il cavale sur le ralenti-sol. André : « Dou-oucement ». Et 5 mètres de nez qui oscillent au gré des amortisseurs, façon Rolls Silver Shadow ; rien à voir avec le bruit de caddy de supermarché du 340 quand on passe sur les plots du taxiway. Les check-lists comme au simu, faut pas traîner parce que les godasses commencent à chauffer. Demi-tour au bout de la 22. « Jean-Yves, t'es paré ? Paré à gauche ? » Les manettes verticales, les chronos, manettes en butée. Et là, on se trouve accéléré dans un hybride de kart / bobsleigh / surf, poussé par une grosse paluche invisible, accompagné d'un chuintement en crescendo ; le bruit, le vrai, on le perçoit à peine, loin derrière ; il est pour les Castelroussines, Castelroussins qu'on va arroser pendant une bonne heure.

Assiette 15 degrés, le badin qui cavale ; 200 pieds, virage à droite (un vélo), « Automanettes » (le cri qui sauve). André : « Bon, tu vires au coin de Brassioux » (le bled qui balise la vent arrière). Je vous dis pas, si le Père Jules a des escargots dans ses salades, on va les lui anesthésier vite fait, à ce rythme-là.

Vent arrière, 250 à la pendule, overshoot de 100 pieds sur l'altitude. Ouf, c'est pas un avion, c'est un Hobie-Cat, non un windsurf, dans le lagon de Nouméa par 25 nœuds d'alizé ; faut seulement régler le harnais du windsurf, enfin le trim, pour arrêter de se battre avec l'avion et tout ira bien.



Top travers entrée de piste, réduction vers 210 ; mais trime-le donc, imbécile ! Dernier virage, toujours en réduction ; l'assiette, crénom de Zeus ! Je suis sur l'axe, quaïment sur le plan, et voilà que je commence à pomper ... L'Ancien, sur Piper, à l'aéroclub, il disait « Moins tu touches, mieux ça marche ... » (il disait aussi « Y a pas de différence entre un Stampe et un Mystère IV », donc théoriquement, je devrais m'en sortir). On se calme, on respire, on lâche tout ; toujours du mal avec le trim mais ça s'arrange. Le Talking Altimeter (Jean-Yves) qui rappelle que la Terra Firma se rapproche ; hier, André m'a bien dit qu'il fallait faire **exactement** comme dans le bouquin : pseudo-arrondi, réduction **leeennte**... 3/4 de kiss, l'avion qui s'ébroue un peu, la tentation de passer les reverses, comme pour achever le boulot ; Jean-Yves qui arrête mon geste (bon sang, mais c'est bien sûr !), et nous voilà repartis pour 7 tours de plus.

Rémi, Zoé, les mécanos, en bout de piste dans le Trafic de la Chambre de Commerce, nous drive vers le parking après le dernier atterro. Jubilation, y a pas d'autre mot, partagée avec tout le monde ; et pourtant, c'était un peu taillé à la hache! Le lion n'a pas bouffé le dompteur, mais il a un sacré caractère.

17 tonnes de pétrole et on repart avec Daniel (Blay). La perturb arrive, on écourte la séance mais le contrat du premier jour est rempli.

Pour demain jeudi, les hommes-grenouilles nous donnent bon espoir. Faut pas laisser refroidir.

A plus tard.

Salut les Amis, ça y est on est passé entre les gouttes ; le programme est bouclé, à l'arraché ! Contrôle samedi après-midi, 20 /25 nœuds, rafales à 30, pas dans l'axe, c'est plus drôle ...

L'euphorie du premier jour tombe un peu ; c'est pas le tout de boucler un circuit en 4 minutes 30, faudrait peaufiner. Toujours au-dessus du plan en finale, André qui s'impatiente un peu, mais on arrive à le poser sans le jeter par terre.

On a fait deux séances jeudi, en commençant par un peu de mania à 6000 pieds. « Heu, André, comment on fait pour monter là-haut ? Ben, on mettra les réchauffes au décollage pour vous montrer, et tu prends 20 degrés d'assiette tout de suite, sinon on a pas le temps de rentrer le train avant d'être à 270 nœuds ». Ah bon.

Sitôt dit, sitôt fait. Rotation. André: « Allez, allez, l'assiette! Vario positif! » (tu parles) « Train sur rentré ». Le nez haut tout de suite, l'aiguille du badin qui fait essuie-glace; petite couche de strato-cu traversée, voilà le soleil; 340 à la pendule, manettes toujours au taquet, faudrait penser à arrondir ... en palier 1 minute 23 secondes après la mise en poussée (je vous dis qu'on a des plaisirs simples); personne dans les bretelles, pas de sacoche au plafond. On vire, le nez sur la couche de strato-cu, 45 degrés d'inclinaison, 60 pourquoi pas, encouragé du geste par André; sourire jusqu'aux oreilles (Tom Cruise, gares tes miches).



On arrête de jouer, et nous voilà repartis vers le terrain pour faire des gammes.

Vendredi, re les hallebardes, j'ai fait 29 minutes. André s'impatiente de plus en plus. On tire des plans sur la moquette ; les mécanos toujours prêts à faire ce qu'il faut, n'importe quand, pour nous arranger. Le soir, les Reuilly, Chateaumeillant, Mainetou-Salon aidant, on se console des déceptions de la journée. Faudrait que j'arrive à le trimer, sinon je vais rentrer avec un bras droit de bûcheron ...

Samedi matin, dernier tour de chauffe, les hommes-grenouilles ont tenu parole. Le chef est là, relax. « Bon les gars, voilà ce qu'on va faire ... ». Que du standard évidemment, pas de quoi se miner le bourrichon. Trois quarts d'heure plus tard chacun, l'affaire est entendue. On ne pavoise pas, mais il est raisonnablement satisfait ; André a le sourire. Rideau.

Valises et sacoches en vrac dans la cabine ; Roissy sous la flotte, on quitte les mécanos, ces gens admirables, sans qui les avions n'existeraient pas.

On continue.

New York le 14 mars.

DC



De g. à dr. : Jean-Jacques Lajarge, Jean-Yves Dronne, Daniel Costes, Daniel Blay, André Verhulst

LES PETITES PANNES DE LA VIE COURANTE DU CONCORDE

... ET QUAND IL DEVIENT HYPERSONIQUE (*)



Par Alain Bataillou Ex OPL Concorde Ex CDB B747-400

e vol Paris- Washington-Mexico-Washington-Paris a toujours été, à mon avis, à la pointe de la technique d'utilisation de notre bel avion. En particulier les tronçons Washington-Mexico-Washington ou New-York-Mexico-New-York où l'on utilise des doubles accélérations et décélérations supersoniques sur chaque étape avec la traversée de la Floride au niveau 390 et à Mach 0.95.

La densité de travail pour nous les PNT était très importante. Dès le départ de Washington nous prenions une route directe vers l'Océan Atlantique où nous devions accélérer très vite en supersonique pour faire une courte croisière d'environ 25 minutes à Mach 2.02 le long de la côte ouest des États-Unis. Mais il fallait lancer rapidement la décélération vers Mach 0.95 et 39 000 pieds avec les check-lists adéquates, pour survoler la Floride en subsonique dans la région de Cap-Kennedy. Puis, nouvelle accélération supersonique dans la région de Tampa pour environ 35 minutes de croisière à Mach 2.02 avant de décélérer à nouveau pour faire « tomber » le bang sonique au large des côtes mexicaines ! Et même scénario en sens inverse pour le retour vers Washington. Deux étapes techniquement très intéressantes pour nous !

Précisément le 28 mai 1979 sur ce retour de Mexico par le vol AF 054 avec l'avion F-BVFB l'équipage est constitué du Commandant André Gély, de l'Officier Mécanicien Jean Cazin, de moi-même en OPL, du Chef de cabine Michel Pachy, des hôtesses Germaine Gauthier, Jocelyne Denvers, Nathalie Devillars et des stewards Jean Bessis et Claude Dessonnet. Tout se passe très bien sur ce vol du matin.

Le Commandant Gély m'a proposé de prendre les commandes pour ce vol retour. Après avoir quitté le parking à Mexico à 14h00 GMT à l'horaire, j'ai envie de dire comme d'habitude, avec 62 tonnes de carburant, le vol se déroule comme indiqué plus haut, avec ses 2 accélérations supersoniques décélérations. Vers 16h30 GMT nous sommes en descente décélérée vers Washington Dulles quand la centrale de navigation INS 2, la centrale de mon côté, à droite, tombe en panne. Pas de problème à ce moment-là, nous avons 3 centrales de navigation à bord. La centrale gauche fonctionne bien, et dans la phase d'approche avant l'atterrissage nous avons autre chose à faire que de nous en occuper.

En approche nous sommes stables, à 2000 pieds dans l'axe de piste, à 210 nœuds et en interceptant le plan de descente, le glide de l'ILS, je demande « le train sur sorti ». Le Commandant Gély place la manette de train sur down



Les 2 routes utilisées entre New-York ou Washington et Mexico La route la plus à l'est imposait 2 accélérations

et rien ne se passe! Cela ne peut nous échapper car nous n'avons pas le bruit familier de descente des 3 jambes de train! Et c'est confirmé sur le panneau de signalisation situé devant mes yeux, aucun voyant du train n'est allumé. Je réduis la vitesse vers la vitesse d'approche de 160 nœuds pendant qu'André Gély repasse la manette sur up, puis refait une tentative de sortie en la plaçant sur down, sans succès.

Un petit rappel technique : pour sortir le train d'atterrissage nous avons un système électrohydraulique : les ordres de commande et la séquence sont électriques tandis que la puissance hydraulique est utilisée pour manœuvrer l'ensemble. Nous avons 3 circuits hydrauliques à bord : le vert, le jaune et le bleu. Le vert est utilisé normalement pour les manœuvres du train et le jaune en secours.

Dans notre situation, alors que nous descendons vers la piste, nous sommes prêts à remettre les gaz s'il le faut, pour faire un tour de piste et solutionner notre problème. Jean Cazin qui,

comme tous nos OMN, connaît parfaitement ses procédures, actionne sur son panneau les interrupteurs des pompes jaunes du circuit éponyme et en abaissant la commande de secours du train située à l'arrière du pylône sous cache rouge, nous entendons avec plaisir le bruit du train qui se déploie, peut-être un peu plus lentement qu'avec le circuit vert normal. La piste se rapproche et les voyants verts confirmant le train verrouillé bas, s'allument à 200 pieds sol, 60 mètres! J'ai le plaisir de poser l'avion en manuel et pendant le roulage, Jean Cazin trouve sur son panneau, le breaker électrique de commande du train, sauté.



Michel Pachy, André Gély, Jean Cazin, Alain Bataillou

Le temps de reprendre 95 tonnes de kérosène, de faire quelques contrôles suite à ces petits problèmes, 50 minutes d'escale et nous roulons pour décoller de Washington. Pendant le roulage, des alarmes « annonciateur d'atterrissage » s'allument sans raison. Nous n'en tenons pas compte dans cette phase. Après le décollage, elles s'éteignent. Il y a visiblement des problèmes électriques sur cet avion, du côté droit en plus! Le train rentre normalement, mais son breaker saute de nouveau.

Pendant la croisière à Mach 2.02 notre CC Michel Pachy vient nous voir, très amusé du comportement de nos passagers : tous debout en train de photographier les écrans des machmètres en cabine car ils indiquent Mach 8.02 !! Ils sont ravis de voler en hypersonique ! A l'arrivée à Paris, le breaker du train ne veut pas s'enclencher et nous devons ressortir le train en secours avec le circuit jaune.

Voilà un retour de Mexico en deux étapes, toujours à l'heure aussi bien au départ qu'à l'arrivée, où les passagers ont vécu un vol sans histoire, avec en prime un passage en hypersonique, sans se douter de nos petits problèmes mécaniques!

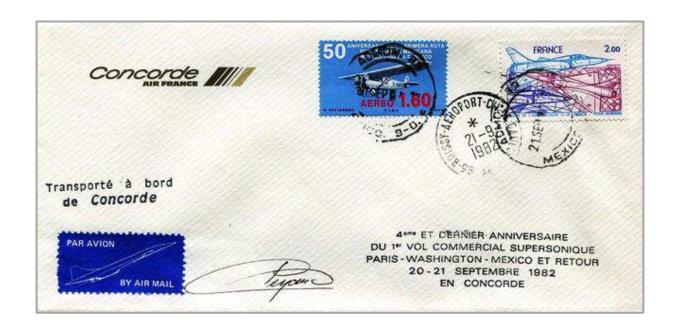
ΑB

(*) Hypersonique : se dit d'une vitesse supérieure à Mach 5.

PS: nous avons réalisé en Concorde jusqu'en novembre 1982 des vols entre Washington et Mexico ainsi que des vols entre New-York et Mexico. New-York étant en bord de mer, nous faisions cette route le long de la côte ouest des États-Unis. Quelques vols ont été aussi effectués entre Washington et Mexico avec ces 2 accélérations et décélérations (comme celui de cet article) puis la plupart se sont faits en restant sur les terres habitées en subsonique à Mach 0.95, par Charlotte et le point Fagan, près de Jacksonville, pour aborder le Golfe du Mexique et faire une seule accélération et décélération supersonique avant le Mexique.

Voir ci-dessous les 2 documents philatéliques réalisés à l'occasion de ces derniers vols vers Mexico, avec timbre Aéro mexicain et oblitération du jour du dernier vol à Mexico, le 1^{er} novembre 1982, pour l'un. Pour l'autre à l'occasion du 4ème anniversaire de l'ouverture de ces liaisons France-Mexique en Concorde en date du 21 septembre 1982, vol réalisé par l'équipage Pierre Debets, OPL Jean-Claude Penaud et OMN Gérard Brugeroux, pli signé par Jean-Claude Penaud.





LE TOUR DE FRANCE PAR DEUX GRANDS ENFANTS

MISE EN SERVICE PAR AIR FRANCE DU BOEING 787 DREAMLINER

Par Philippe Borentin

Moins d'un an après l'arrêt des vols du Boeing 747, Air France met en service son premier Dreamliner B.787.



L'arrivée du B.787-9 dans la flotte d'Air France compensera la suppression de l'Airbus A.340. Les neuf A340-300 seront remplacés par une dizaine de B.787-9 dans 24 mois. Air France a commandé 16 avions.

Le Boeing 787-9 (Source : L'Accent n°31). La cabine de 276 sièges, comprend :

- **30 sièges Business**. Ces sièges sont identiques aux nouveaux sièges Business qui ont été mis en place depuis près de deux ans sur les B.777.
- 21 sièges Premium Economy. Pour cette cabine, Air France a vraiment fait un effort, il n'y plus, par rapport au B.777, que 7 sièges par rangée au lieu de 9. Le siège est une vraie coque, la largeur d'assise est augmentée de 2.5 cm, le pitch (la distance entre deux fauteuils) augmente de 5 cm et l'inclinaison du fauteuil est supérieure de 7°. Sur un vol transatlantique, le supplément de prix entre l'ancienne cabine Premium Economy et la cabine Economy, n'incitait pas à acheter un billet Premium. Maintenant cela n'est plus exact, on a vraiment une prestation supplémentaire.
- **225 sièges Economy**. Un pitch un peu plus grand, et surtout une prise électrique et une prise USB pour tout le monde. Air France a enfin compris que le passager qui voyage dans la classe Economy a lui aussi un ordinateur ou une tablette.

On peut également citer diverses améliorations comme, le Wifi (il ne faut pas se leurrer, seuls les passagers Business ou Premium pourront en bénéficier), l'altitude cabine est moins élevée (1800 m au lieu de 2400 m), un meilleur taux d'hygrométrie grâce à des humidificateurs, des hublots dépourvus de volets mais avec un obturateur chromatique permettant de les opacifier.



Air France a souhaité fêter l'arrivée de son nouvel

appareil en organisant une tournée de 5 vols spéciaux avant le vol inaugural à destination du Caire.

06/01/2017 : Vol AF 787 Tour de France

C'est un vol « Direction Générale » pour les médias et des salariés de la compagnie qui ont participé à l'arrivée de cette nouvelle machine dans la flotte AF.







Le 6 janvier, il fait froid, même en fin de matinée



Dès le début du vol, les passagers ont pu écouter un message de **Thomas Pesquet** enregistré à bord de la station ISS puis au-dessus des Alpes, c'est la Patrouille de France qui a accompagné le B.787-9 pendant quelques minutes (avec une distance de sécurité beaucoup plus grande que lors de la mission Athos).



07/01/2017 : Vol AF 787 Corse Méditerranée





Les « Philippe » posent avec un sérieux imposé par le photographe

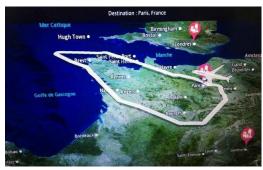
07/01/2017 : Vol AF 789 Grand Sud-Ouest





Il y a bien un pilote dans l'avion et l'homme de droite nous a confié en voyant la photo : « je n'ai pas de rebord à mes épaulettes »

08/01/2017 : Vol AF 787 Bretagne



08/01/2017: Vol AF 789 Tour de France





Yves Machavoine, Jean-Philippe Girard et Philippe Gurriet (Les PNT du Tour de France)

Nous avons tous sauté de joie avant de monter dans l'avion.





Pour ce vol, l'Apcos était représentée par 3 membres, **Raymond Machavoine**, **Guy Cervelle** et votre serviteur qui ont soutenu **Jean-Philippe Girard** et **Yves Machavoine** après ce Tour de France. Malheureusement, **Philippe Girard** n'avait pu rejoindre cette folle équipée. Quant à **Raymond**, son soutien dans le cockpit a été total pendant tout le vol.



Les dynasties chez Air France, du Concorde au B.787-9



L'hippocampe du 787-9 d'Air France au-dessus des Alpes



Photo de l'aile prise de l'huis au-dessus des Alpes

Le 9 janvier à 14h30, le B.787-9, avec, aux commandes, **Thierry Bellot** le chef pilote 787, est parti à destination du Caire pour son vol inaugural.





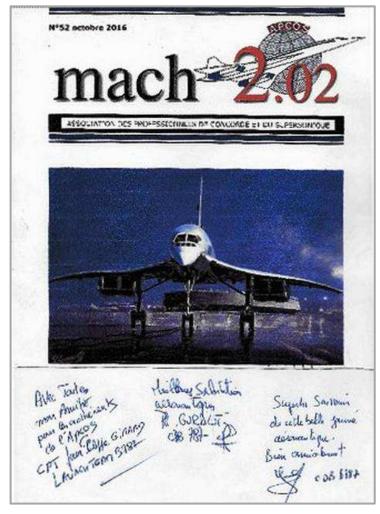
Cléopâtre était bien là pour l'accueillir dans le nouveau terminal. Et après quelques heures d'attente, l'avion a pris le chemin du retour.

J'ai eu le privilège d'effectuer les 7 premiers vols du B.787-9. Au retour du Caire, je cumulais presque 25 heures de temps de vol bloc, soit plus que chacun des PNC et plus que beaucoup de PNT.

Au cours de ces 7 vols, j'ai retrouvé d'anciens membres de la famille Concorde (François Adibi, Laurent Bournazel, Marie-Pascale Bulle, Joël Cocote, Nicole Jollet, Karim Mahdada, Gilles Magne, Olivia Morales, Céline Pieau, Alain Vershuère).

Merci à tous Commandants de bord et à l'OPL, qui m'ont accueilli au cours de tous ces vols (François Adibi, Thierry Bellot, Marc Béranger, Pierre-Yves Collet, Pascal Eymard, Jean-Philippe Girard, Philippe Gurriet, Jim Héliot, Yves Machavoine, Carlo Nocéra, Éric Prévot, Pascal Rivière, Serge Vito) ainsi qu'à tous les PNC qui ont toujours été sympathiques et disponibles.

РΒ



Document réalisé par Guy Cervelle

MIRAGE IIIB VS CONCORDE

Par Pierre Grange

e septembre 88 à juillet 89 j'ai la chance de voler simultanément sur 2 machines de légende : le Mirage III et le Concorde. Je suis, à cette époque, à l'école des personnels navigants d'essais (EPNER) à Istres. La rentrée des classes a eu lieu le 12 septembre et dès le 14 octobre, je m'installe en place avant du Mirage IIIB de l'école pour un premier vol d'instruction ; il y en aura 3, ce qui, dans le domaine des essais en vol, est beaucoup. Le 26 octobre, je suis lâché. Un stagiaire ingénieur navigant occupe la place arrière. Nous faisons un vol d'une heure, Mach 1.4. Durant 10 mois, au hasard du programme, je retrouve régulièrement cet avion pour étudier l'aérodynamique supersonique ou simplement pour un vol d'entraînement : navigation basse altitude terminée par un peu de voltige à la verticale d'Arles.

Durant ces 10 mois de travail intense, je dois effectuer un vol mensuel sur Concorde, c'est le contrat, sinon comme on me l'a dit simplement : « tu perds ton ancienneté! ». Comme les cours se terminent à Istres le vendredi après-midi et qu'ils reprennent le lundi matin à 8h30, il m'est impossible de caser la rotation New-York habituelle qui arrive à Roissy à 22h30 le dimanche soir. En accord avec le chef de la Division de Vol, Raymond Machavoine, je suis autorisé à effectuer un allerretour New-York dans la journée. Je programme donc un samedi par mois pour me replonger dans l'ambiance Air France et Concorde en particulier. A l'arrivée à Kennedy, je quitte



Le Mirage IIIB N°235 du CEV En boucle au-dessus de la Crau



Avec Raymond Machavoine et Pierre Baty Quelque part entre Pointe à Pitre et JFK

l'équipage de l'aller, l'escale me laisse l'accès au salon « Première » ce qui me permet d'être frais et dispo pour accueillir l'équipage retour en compagnie duquel je rentre sur Paris.

Ce fonctionnement est tout à fait passionnant sur le plan technique. Durant la semaine, nous étudions les particularités du vol supersonique, je les visualise et expérimente sur Mirage puis, à l'occasion de mon escapade supersonique mensuelle, je réalise la merveille qu'est Concorde en termes de qualité de pilotage, d'économie du vol supersonique et de confort. Je vais donc oser un comparatif qui restera assez superficiel car les missions de ces deux avions ne sont pas comparables et que je ne suis pas pilote de chasse.

Commençons par le commencement : la tenue de vol et l'installation à bord. Pour Concorde, on est habillé comme tout pilote civil ; une différence malgré tout, on n'a pas besoin de petite laine, il fait toujours chaud en vol. A l'entrée dans l'avion, on ne va pas directement au poste. On laisse au vestiaire tout ce qui est superflu : gabardine, casquette et gilet puis on sort de sa sacoche de vol les quelques documents que l'on peut caser à côté de son siège et qui font, au maximum, l'équivalent de 2 classeurs 21/27. On range dans un casier du galley avant la dite sacoche puis on peut essayer d'accéder à son siège en contournant le mécanicien navigant, très occupé à cet instant. On vise la grosse poignée grise à laquelle on se suspend avant de retomber à sa place. Les classeurs en place à droite, la planche de vol à côté. On est prêt.

Pour voler sur Mirage on commence par se changer complètement dans un vestiaire ; dès le début, on sent que ça va être sportif! Sous-vêtements ignifuges à manches longues, tenue de vol (orange aux essais en vol), bottines à semelle épaisse (éjection), combinaison anti-g et mae-west. Tous les documents, carte, check-lists, ordre d'essais ainsi que les crayons doivent pouvoir être contenus dans les poches situées au niveau des bras et des jambes ; ils doivent être facilement manipulables avec les gants dont le port est obligatoire. En vol, rien ne doit pouvoir tomber sur le plancher de la cabine car irrécupérable sauf à mettre l'avion sur le dos et reprendre l'objet fautif sur la verrière ce qui arrive malgré tout. On quitte le vestiaire, situé à quelques centaines de mètres de l'appareil, avec, sous le bras, le casque et le masque à oxygène. Avec la combinaison anti-g, la démarche donne un air très « macho »

(à moins que ce ne soit l'inverse). Après avoir fait le point avec le mécanicien en charge de l'avion (au CEV chaque avion a « son » mécanicien) on fait le tour de la machine, puis on monte l'échelle et on se glisse dans le cockpit étroit. S'asseoir est, en soi, une véritable procédure : le siège éjectable, à lui tout seul, nécessite une qualification. Il s'agit de connaître son domaine d'utilisation en vitesse et hauteur et il faut savoir se « brêler ». Cela se fait à deux : un mécanicien juché sur l'échelle d'accès surveille votre installation, vous passe les sangles et s'assure que vous bouclez correctement chaque bretelle ; lorsque c'est terminé, vous ne faites plus qu'un avec l'avion, il s'assure de votre bonne connexion oxygène, raccorde pneumatiquement la combinaison anti-g, enlève les 5 goupilles de sécurité qu'il vous présente avant de les placer dans une pochette sur le côté du siège puis il redescend et retire l'échelle. S'il vous fallait alors quitter l'avion, vous ne touchez à rien avant qu'il n'ait remis en place les goupilles, c'est d'ailleurs ce que vous ferez au retour du vol. Une fois assis et attaché, vous bouclez le masque à oxygène et, au moyen de l'interphone, vous prenez des nouvelles de votre collègue de l'arrière. Quand il a fini de s'installer, vous actionnez la commande de la lourde verrière (attention les doigts), et ... vous êtes prêt !

Check-list et mise en route. Concorde vit au rythme des check-lists. Cela commence une trentaine de minutes avant la mise en route par la « vérification poste », une litanie au cours de laquelle, chaque membre de l'équipage technique assure que, de son côté, l'avion est parfaitement configuré pour le vol. La mise en route est assez complexe et entièrement manuelle. C'est un jeu qui se pratique à 3 : le mécanicien gère la séquence de démarrage, le pilote en fonction actionne le robinet haute pression carburant, le troisième surveille. Le démarreur est pneumatique et c'est un groupe sol qui va fournir l'énergie pneumatique nécessaire. Au nombre de tours suffisant, le pilote envoie le carburant et suit la montée de température, se tenant prêt à interrompre la séquence en cas d'élévation trop rapide. Parfois il faut faire un débalourdage (ou « debow » en anglais) (*). Un bel exercice en équipage qui nous prenait quand même pas mal de temps, le tout en concertation avec le mécanicien sol en relation interphone avec le commandant. Tout cela se termine par la check-list « avant roulage ». Quand on roule, même à 185 tonnes, masse maximale couramment pratiquée au décollage vers New-York, l'avion « cavale », il faut donc freiner à bon escient ; on laisse accélérer et on ne freine qu'avant un virage ou en atteignant 20 nœuds. Dans les deux cas, on ralentit l'avion à 10 nœuds. Le mécanicien suit avec attention l'élévation inévitable des températures frein et annonce toute dissymétrie : « tu es chaud à gauche ! » ; l'objectif, ne pas déclencher l'alarme 150°C qui interdit le décollage.

(*) Concorde pratique un langage très varié pour deux raisons :

- L'avion, on le sait, est franco-anglais donc les deux langages cohabitent. Souvent l'expression anglaise a plus de sens que la française. Ainsi débalourdage et debow; débalourdage est la constatation qu'il y a un balourd dans le moteur; en chauffant, il va disparaître. En revanche « debow » explique bien le phénomène : bow signifie arc en anglais, l'axe moteur est arqué au repos tant que le moteur n'est pas complètement refroidi; debow signifie donc « désarquer » les axes en faisant fonctionner le moteur une minute à un ralenti intermédiaire.
- En sept années de développement, les équipes d'essais ont parfois adopté des appellations non conventionnelles qui font partie de la forte tradition orale de ce programme. Et comme, pour Concorde, les équipages Air France ont été formés par les équipages d'essais, ils ont adopté leur langage. Un des exemples les plus drôles : « les dents de la vieille », un raccourci saisissant pour parler de la rangée d'interrupteurs blancs actionnant les systèmes d'autostabilisation sur les 3 axes



Sur Mirage, tout va plus vite. La prévol est effectuée en passant en revue l'étroit cockpit de gauche à droite et en vérifiant la position de chaque interrupteur ou indicateur. Un certain collègue, pilote de chasse avant d'être pilote d'essais, m'a même dit qu'il faisait sa prévol d'arrière vers l'avant, c'est-à-dire les deux côtés simultanément ... je n'ai jamais essayé mais je l'ai déjà dit, je ne suis pas pilote de chasse! Pour la mise en route, le démarreur est pneumatique et le groupe à air prend la forme d'une bouteille haute pression. Au moment du démarrage, l'admission de l'air provoque ce fort sifflement, courant sur les aéroports dans les années 70 ; le réacteur ATAR 09B démarre très rapidement. Après stabilisation des paramètres, débranchement des groupes électriques et pneumatiques, c'est l'essai des commandes et des stabilisateurs en visuel du mécanicien de piste. Pour l'autostab de lacet, le mécanicien sol se place près de la tuyère et secoue latéralement l'avion, le pilote vérifie que la gouverne de direction tente de contrer ce mouvement de lacet. Pour rouler, il faut mettre des gaz et le contrôle de direction se fait en freinant à gauche ou à droite. D'habitude le roulage est court, il y a généralement peu de trafic mais Istres est une base stratégique et, parfois, un décollage en alerte ou des exercices militaires font qu'il nous faut attendre. En hiver et au printemps, tant que la température de la mer est à moins de 15°C nous devons porter une lourde et très étanche combinaison caoutchoutée dans l'éventualité d'une éjection sur l'eau. Dans ces conditions, au printemps, sous le vaillant soleil de Provence, la minute d'attente dans l'étroit cockpit du IIIB, si peu ventilé, tourne vite à l'angoisse tant l'élévation de température est rapide.



Afficher la pleine poussée demande de l'application. Freins serrés, manette plein gaz, les tours augmentent et atteignent rapidement les 8400 t/mn mais il faut surveiller l'augmentation lente de la température devant turbine et attendre qu'elle se stabilise aux environs de 680°C. Alors simultanément, on lâche les freins et on « casse » la manette des gaz, c'est-à-dire qu'on tourne la manette d'un quart de tour vers la gauche, ce qui commande la postcombustion. On surveille son allumage, à la variation des paramètres puis à l'allumage de la lampe PC (on est alors en PC mini) ; sans tarder, on pousse à fond la manette vers la pleine PC. A partir de cet instant tout va très vite. Aux environs de 100 nœuds, on prend une assiette de 8° et on attend ... pas longtemps que l'avion décolle tout seul. Il faut rapidement rentrer le train pour ne pas « empétarder », comme disait un des instructeurs, la vitesse limite de fonctionnement du train 240 nœuds (430kmh). Ensuite lorsque le train est rentré verrouillé, on coupe la PC

et tout reprend un rythme plus contrôlable même si la bête reste agressive. En circulation essaisréception, on dispose d'un contrôleur dédié et cela simplifie énormément la vie. On a étudié par téléphone avec lui l'ordre d'essais qui indique précisément la suite des manœuvres à effectuer; le stagiaire ingénieur qui est en place arrière l'a en mains et « conduit » l'essai. En un mot, on n'est pas tout seul donc tout se simplifie. Un vol classique sur Mirage III à l'EPNER consiste à étudier le vol supersonique donc cap vers la région de Perpignan pour s'aligner dans le couloir est-ouest réservé au vol supersonique.



Alignement avant décollage

Dans un Concorde qui approche de la piste l'ambiance est calme, la cabine est prête. On est dans les années 80, la porte du cockpit est grande ouverte, il n'y a plus aucun bruit derrière nous, plus rien ne bouge. Les galleys sont rangés, chaque PNC est assis à son poste. Si, assis en place pilote, on se penche pour regarder vers l'arrière, on voit la longue et étroite allée qui descend vers le galley arrière et, par ci par là, un visage tourné vers nous, quelqu'un qui sent qu'il va se passer quelque chose! C'est le calme avant la tempête. Jusqu'à présent les moteurs n'ont pas quitté la position ralenti sol; un super ralenti conçu pour réduire la poussée résiduelle. On

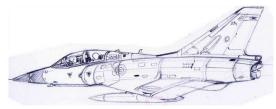
pénètre sur la piste lorsque le mécanicien navigant enclenche le ralenti normal. Bien évidemment l'inévitable check-list « avant décollage » a été effectuée. Le pilote « descend les pieds » c'est-à-dire qu'il les retire du haut des pédales, là où l'on actionne les freins, car la mise en poussée doit se faire nécessairement en « rolling » c'est-à-dire sans freinage volontaire ou involontaire. 4 petites lampes blanches et très brillantes, situés tout en bas de la planche centrale, nous disent que les postcombustions sont armées. La mise en poussée est toute simple : il suffit de prendre ces 4 manettes et de les faire claquer sur les butées avant. On a alors l'impression d'avoir réveillé une bête sauvage. Le bruit remplit l'espace, il change de tonalité au fur et à mesure que les séquences automatiques s'enchaînent. Elles régulent le plein régime sur les moteurs 1,2 et 3, l'allumage et la régulation PC sur les 4, puis le plein régime sur le moteur 4. Le mécanicien suit précisément la montée des paramètres sur les 4 colonnes d'instruments qu'il a devant lui. Il est prêt à changer de calculateur moteur si un moteur traîne ou si sa réchauffe ne s'allume pas. Depuis la place pilote, on ressent instantanément si la mise en poussée se déroule bien : l'avion va droit. Du coin de l'œil, on suit malgré tout les battements de l'indicateur de position de tuyère moteur qui témoignent de l'allumage PC. A 100 nœuds tout doit être stabilisé. L'annonce 100 nœuds est criée ; le mécanicien répond « 4 vertes », c'est bon, c'est bien parti. Une étrange odeur emplit la cabine, elle rappelle l'odeur du pain d'épice, peut-être quelques gouttes d'hydraulique en aérosol. Au poste on est en trampoline, la « sous-cutale » (ou sangle de g négatifs) nous empêche de nous taper la tête au plafond. La vitesse de décision est passé « V1 ! On continue ! ». Le pilote retire sa main des manettes, et attend la vitesse de rotation. A 200 noeuds il faut tirer franchement et cabrer vers 14°. « Le train sur rentré! ». Au cockpit, le bruit aérodynamique est important. La visière se tortille devant nous. A 150 mètres de hauteur, les postcombustions sont coupées et la visière relevée. Au moment où, avec un bruit sec, elle se plaque sur le fuselage, le bruit s'estompe et le calme revient même si l'attention reste soutenue : la vitesse sur trajectoire est importante : 280 nœuds soit 500 kmh, le taux de montée important, sans parler des procédures antibruit plus ou moins tarabiscotées. La montée initiale s'arrête à 28 mille pieds à Evreux pour un court palier subsonique à Mach 0.95, seul moment, entre Paris et Long Island où les moteurs abandonnent le plein gaz. Dès que possible, manettes plein avant, postcombustions enclenchées, Concorde accélère et se remet en montée timide tout en passant le fameux mur du son. Modeste au début, l'accélération est continue et régulière. Grâce au transfert du centre de gravité, les élevons restent dans le prolongement de l'aile. A Mach 1.70, les réchauffes sont coupées et on débute la croisière supersonique ascendante. Le calme s'installe pour de bon. Les moteurs sont plein gaz sec et au fil du délestage qui est de l'ordre de 25 tonnes à l'heure, on

va poursuivre la montée et l'accélération. Mach 2 sera atteint en même temps que 50 mille pieds. On va rester plein gaz jusqu'à la descente par le travers de Long Island 2h30 plus tard.

Vol supersonique en Mirage III. L'accélération se fait en palier à 30 mille pieds. Le moteur est placé plein gaz ; paramètres stabilisés, la poignée est cassée puis la pleine PC affichée. L'accélération n'est pas spectaculaire mais l'avion passe en supersonique. Dans les entrées d'air, les « souris » avancent doucement au fur et à mesure de l'accélération ; on surveille du coin de l'œil leur mouvement en étant prêt à les manœuvrer manuellement. Il n'y a pas de transfert de carburant donc il faut progressivement tirer sur le manche pour braquer les élevons à cabrer de manière à maintenir l'équilibre. La trainée augmente en conséquence. La vocation supersonique du Mirage III est liée à la mission d'interception, il

faut donc aller vite et haut mais pas longtemps ; on peut se permettre d'avoir une aérodynamique peu optimisée pour le vol à haut supersonique. En revanche, c'est un avion qui passe le plus clair de son temps dans la zone transsonique donc il bénéficie de la loi des aires c'est-à-dire que, même si cela ne saute pas aux yeux, il a une taille de guêpe.

Ce qui impressionne c'est le débit carburant qui s'accélère. A l'inverse du pilote de Concorde qui souhaite passer en supersonique le plus tôt possible, le pilote de Mirage III n'a qu'une envie, revenir en subsonique tant qu'il lui reste un peu de carburant. Les nourrices se vident à toute allure et



Vue d'artiste du Mirage III N°234 mettant en valeur sa taille de guêpe

les pompes de transfert suffisent à peine à maintenir les niveaux. En accélérant vers l'est, on se rapproche d'Istres donc on ne s'inquiète pas trop. Pour maintenir la vitesse supersonique, il faut la pleine PC. Audelà de Mach 1.4, il est interdit de réduire le moteur sinon on déforme la cellule par gonflement, le Mirage III n'étant pas équipé de portes de décharge. Pour décélérer on se contente de couper la PC en laissant le moteur plein gaz. Quelques virages à forte inclinaison aident à rapidement rejoindre le monde du



Sur le parking d'Istres, le IIIB N°234 de l'EPNER, équipés de ses deux bidons de 500 litres aptes au vol supersonique

subsonique. Il faut faire attention à ne pas passer Mach 1 en décélération et forte inclinaison car du fait du brusque retour d'efficacité des gouvernes, on peut multiplier par 4 le facteur de charge et passer instantanément de 2 à 8.

A l'occasion d'une thèse ingénieur de fin d'année, dont le thème était la conception d'un instrument lumineux optimisant le guidage en vitesse, j'ai dû faire 6 vols dont les 2 derniers consistaient à aller le plus rapidement possible du lâcher des freins à 45 mille pieds et Mach 1.4. Cela prenait environ ... 7 minutes ce qui en dit long sur les performances remarquables de cet appareil conçu dans les années 50.

Au retour vers la base, pas de longue finale, les avions d'armes se présentent au « break ». Cela consiste à se présenter à la verticale de la piste d'atterrissage et de partir dans un virage serré et continu jusqu'à l'atterrissage. A cette occasion, comme les copains regardent, chacun veille à montrer son habileté manœuvrière. Pour le Mirage III, c'est 380 nœuds à la verticale, sortie du train à 240 nœuds puis dernier virage 200kt, pas moins, 190kt en finale pas moins. Pour le contrôle de la vitesse, pas d'automanette mais un dispositif inspiré de l'aéronavale :

« l'Adhémar » qui par un jeu de lumière placé sur le bandeau dans le champ de vision du pilote donne très précisément l'angle d'incidence ; ça va du vert au rouge en passant par l'ambre. En finale, le nez est très cabré donc c'est simple : il faut avoir les limites latérales de la piste également réparties de chaque côté, l'Adhémar vert/ambre et un plan d'approche stable ; c'est d'ailleurs le mot d'ordre : il faut être stable en finale pour éviter tout dommage à la tuyère. Plus on réduit la vitesse, plus il faut mettre de la poussée, c'est la dure loi de la voilure delta et du deuxième

Les 3 couleurs de l'Adhémar

régime en particulier. La réelle difficulté de pilotage en approche sur

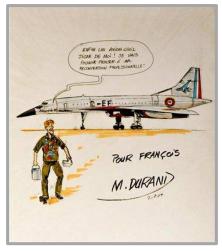
Mirage IIIB vient de son moteur, l'ATAR 09 qui date des années 50 et qui est lent à réagir. Ainsi, de longues secondes s'écoulent entre l'instant où l'on pousse la manette et le moment où la poussée arrive. Comme, à l'inverse, toute action à cabrer sur le manche se traduit instantanément par une chute de vitesse, être stable en plan et en vitesse demande une grande concentration. Une fois posé, on ne freine pas tout de suite, les freins n'y résisteraient pas ; en utilisation opérationnelle on sort le parachute mais à Istres, avec plus de 4km de piste c'est inutile ; on reste cabré pour décélérer aérodynamiquement puis on freine.

Manœuvres d'urgence ACTC. Avant d'être lâché sur le IIIB, plusieurs procédures doivent être restituées en vol dont la plus impressionnante qui se nomme ACTC : Atterrissage Configuration Turbine Coupée qui permet de simuler un atterrissage en cas de panne moteur. On se présente à 15 mille pieds à la verticale de la piste, moteur réduit à 7000 tours et aérofreins sortis pour restituer la pente sans moteur, on s'éloigne un peu et on sort le train puis, en virage continu à une vitesse maintenue entre 240 et 250 nœuds, on revient se poser sur la piste. Les points de contrôle sont : 10 mille pieds vent arrière, 5 mille pieds étape de base, c'est-à-dire perpendiculaire à la piste. A 3000 pieds, dans le dernier virage, c'est le moment de vérité. Si on se juge bas, c'est qu'on est beaucoup trop bas, l'exercice est loupé et si on est en panne réelle de moteur, il faut s'éjecter sans tarder vu l'effarant taux de descente. Si tout va bien, on se présente en finale avec un plan de descente de navette spatiale et une vitesse assez forte pour casser la pente et se poser normalement ...

Pour Concorde, la descente c'est la douceur même. Après plus de 3 heures de vol avec les manettes au tableau et une vitesse indiquée collée à la VMO/MMO, on se met en palier et on réduit doucement les moteurs. On garde quand même des tours pour pouvoir alimenter le conditionnement d'air car il commence à faire chaud dans la cabine. Dans les ailes, le carburant dépasse les 50°C, il ne peut plus donner beaucoup de frigories. Rien n'empêche néanmoins de réduire complètement les moteurs, c'est d'ailleurs ce que l'on ferait en descente d'urgence car, à la différence du Mirage, des portes de décharge permettent de soulager la pression dans les entrées d'air. On aurait un peu plus chaud, c'est tout. Au

cours de la descente normale, on quitte donc en douceur les hautes vitesses pour venir se placer à 380 nœuds, en plein milieu du domaine de vol; on maintiendra cette vitesse jusque dans les basses couches. Comme sur le Mirage, on sentira passer Mach 1, l'avion arrêtant de trainer son tapis de bang c'est comme si on larguait un parachute frein. Durant l'approche, en dessous de 250 nœuds, le nez est baissé et la visière recommence à gigoter devant nous. La vitesse d'approche est bien plus faible que celle du Mirage III : de l'ordre de 160 nœuds pour un avion 10 fois plus lourd. La visibilité sur l'avant est excellente et ne permet aucune excuse en cas d'atterrissage dur, ce qui arrive ... Concorde demande 2400 mètres de piste minimum à l'atterrissage, comme le Mirage III, et la décélération se fait uniquement aux reverses et aux freins. Les reverses sont tellement efficaces qu'il faut veiller à bien tenir le manche au tableau sinon le nez se relève imparablement.

Concorde et Mirage III ne sont pas comparables. Ils ont été bâtis chacun pour des missions différentes : optimisation du vol en supersonique pour l'un, avion de chasse capable d'être rapidement supersonique pour intercepter un agresseur pour l'autre. Chacun dans son domaine a été une réussite technique ; ils témoignent



Laverdure revisité par le dessinateur Matthieu Durand. Dessin offert à François Suteau

aujourd'hui de l'audace et de la vitalité de l'industrie aéronautique française des années 50 et 60. Si j'ai tenté cette improbable comparaison c'est parce que j'ai souvent rencontré des anciens du Mirage III rêvant de voler sur Concorde et inversement ; je leur dédie ces quelques pages.

Pour terminer, une grande différence entre les deux avions c'est l'accueil du jeune lâcher. Sur Concorde lorsque l'on rentre de son premier New-York en pilote 100%, il y a un contrôle de caisse (voir Mach2.02 N°40) et chacun lève son verre à la santé de l'heureux pilote qui après 4 mois de stage vient de faire son premier vol tranquille. Sur Mirage III, c'est aussi un moment de fête au cours duquel l'impétrant a vite fait de se prendre une douche eau et farine, c'est plus viril mais tout aussi amical.

PG



26 octobre 1988, « on » arrose le jeune lâché!



« Contrôle de caisse » à CDG avec Gilbert Barbaroux et Gilbert Jacob

COUP DE CHAUD SUR L'ATLANTIQUE

DEROUTEMENT SUR HALIFAX



Par Daniel Vasseur OMN Concorde

En février 2003, les vols Concorde ont repris depuis plus d'un an. En route vers New-York, Daniel aura à faire face, par le travers de Terre-Neuve, à une importante fuite de carburant, le genre de panne sournoise que tout équipage redoute, particulièrement sur Concorde. Il nous raconte comment l'expérience et une connaissance parfaite de sa machine permettent d'arriver à la bonne conclusion et surtout à la bonne décision. Un récit exemplaire du rôle du mécanicien navigant.

vec mes collègues Gilles CDB et Patrice OPL nous devons effectuer, le 19 février 2003, le vol AF 002 CDG/JFK avec le F BTSD. L'avion est stationné au parking A20, et la prévol se déroule normalement. Nous aurons 47

passagers à bord avec une quantité carburant bloc de 96,2 tonnes. Le bloc est mis à 09h32. Le décollage en piste 08 gauche a lieu à 09h48. Nous passons le Mach à 10h03.

A 11h31, j'effectue un relevé des paramètres moteur ; nous sommes à 53000 pieds à Mach 2.00 et la température totale est de 125°C. Je remarque alors un décalage entre les vitesses de rotation (N2 & N1) du moteur 3 et celles des autres moteurs : N2 de -0,7% à 0,9%, N1 de -0,3% à -0,5%. Concernant le débit carburant il y aussi un delta : 5,6 tonnes/heure pour le 1 ; 5,55 pour le 2 ; **6,4 pour le 3** et 5,28 pour le 4. Les températures en sortie de chambre de combustion affichent aussi un écart : **696°C sur le moteur 3** alors que je lis 688 pour le 1 ; 677 pour le 2 et 673 pour le 4.

Une vingtaine de minutes plus tard, à 11h53 (position 50° ouest) la température carburant du réacteur 3 augmente jusqu'à déclencher l'alarme (150°c). La procédure « Surchauffe Carburant » est effectuée. La température reste malgré tout excessive avec instabilité de la valeur vers le maxi. Un reset du disjoncteur reste sans effet. Comme prévu dans les check-lists, j'effectue les manœuvres necessaires sous l'oeil vigilant de mon collègue Gilles (CDB). Patrice l'OPL suivant la navigation et les communications. Nous informons le Chef de Cabine qui est arrivé au cockpit.

Conformément à la procédure, nous décélérons pour revenir en subsonique. Nous passons Mach1 en décélération à 12h06. Puis, comme la température carburant ne diminue toujours pas, l'arrêt de précaution du réacteur 3 est effectué à 11h58. La température de carburant baisse enfin mais, alors que le robinet haute pression carburant a été coupé, l'indication de débit carburant fluctue entre 0,3 et 0,9 tonnes/heure.

A 12h10, au passage du 53° ouest (nous empruntons la route SM), je m'aperçois que l'écart « Fuel Contents » et « Fuel Remaining » augmente. Nota : « Fuel contents », c'est la jauge carburant (la somme de tous les jaugeurs réservoirs) alors que « Fuel remaining » c'est la quantité de départ, affichée au bloc départ sur le panneau mécanicien, à laquelle se retranchent les totalisateurs carburants des 4 moteurs. Normalement ces deux valeurs doivent rester égales durant tout le vol. Je lis « Fuel contents » : 30,5t et

« Fuel remaining » 31,7t c'est-à-dire que la jauge indique que l'on a **1,2 tonnes de moins** que ce qu'on devrait avoir. Auparavant l'écart entre ces deux indications était de 200 à 400 kg ce qui est dans les tolérances. Ensuite, l'écart « Fuel Contents » et « Fuel Remaining » augmente rapidement.

Suite à la coupure du moteur 3, j'effectue la gestion carburant conformément aux Procédures Anormales Complémentaires « Conduite circuit carburant après un arrêt réacteur » & « Intercommunication carburant ». Malgré cela, l'écart continue à augmenter, je place alors le robinet basse pression carburant du réacteur 3 sur « shut » (indicateur magnétique en croix). Il est 12h35. A ce moment l'écart augmente moins rapidement (le « Fuel Contents », c'est-à-dire la jauge totale carburant diminue moins vite).



Sierra Delta à l'atterrissage Photo Bernard Charles. Airliners net.

Suite à ces manœuvres, j'en déduis que du carburant « s'échappe » sans être consommé. J'avais effectué auparavant, en fonction de mes connaissances du circuit carburant (avion et moteur) du Concorde, une analyse. J'avais donc peu de doute sur le ou les problèmes de l'instant. Après la coupure moteur, le vol supersonique devient impossible et alors que mes collègues pilotes s'occupent des communications radio et de la navigation, et tout en surveillant plus particulièrement les panneaux me concernant directement, je consulte la documentation relative au suivi du vol car la décision de déroutement n'est pas encore prise. Pendant ce temps du carburant s'écoule vers l'extérieur ... le doute n'est plus permis. Vu notre position géographique sur la route suivie, et en accord après concertation rapide, avec mes collègues pilotes sur ce point, le premier terrain accessible est **Halifax**, Boston étant trop éloigné et la destination finale JFK inaccessible en subsonique sur 3 moteurs.

Déroutement sur Halifax (YHZ, Nouvelle Ecosse). Atterrissage à YHZ à 13h09 (temps de vol sur 3 moteurs : 1h11). Au parking à YHZ, du carburant s'écoule des nacelles 3 et 4. L'ambiance dans le cockpit a toujours été très bonne, calme, chacun assumant ce qu'il avait à faire dans ces circonstances.

A l'arrivée nous avons consommé un total de 78,58t. Le « Fuel Remaining » indique 17,55t ce qui est conforme puisque la somme 78,58t + 17,55t donne 96,23t pour 96,20t au bloc départ de CDG. Le « Fuel contents » indique 8,990t ce qui est confirmé par un jaugeage précis des réservoirs qui donne une quantité restante de 9t. Nous avons donc perdu 8,5 tonnes de carburant (17,5t – 9t) en environ 1 heure et 20 minutes.

Les dégâts à l'avion permettent de rapidement comprendre l'origine de la fuite carburant. Durant la croisière supersonique, la rupture de 2 ailettes de turbine haute pression a détérioré des éléments du circuit carburant moteur, créant la fuite qui nous a obligés à nous dérouter sur Halifax. Malgré la procédure « Arrêt de Précaution » et les 2 procédures anormales complémentaires, la perte du carburant a persisté. La décision de mettre sur « shut » le robinet basse pression carburant a limité de manière significative la perte de fuel. J'ai effectué cette manœuvre grâce à ma connaissance du circuit concerné. D'ailleurs, à la suite de cet incident, la procédure a été modifiée pour y inclure cette manœuvre.

L'accueil à Halifax, de la part des services techniques et commerciaux a été très efficace (et très sympa). Les passagers et les PNC ont été acheminés à JFK par l'affrètement d'un BAE 146 de la compagnie Air Canada Jazz. Le soir même un mécanicien Concorde de l'escale de Kennedy nous rejoint. Le lendemain, un cargo AF se pose à YHZ avec un moteur de rechange. Une équipe de dépannage de la DM de Roissy est arrivée entre temps pour remplacer le moteur 3.

Le 22 février, en subsonique, nous convoyons le F-BTSD à JFK (bloc départ 19h30, block arrivée 21h28). Le lendemain nous rentrons en mise en place **avec lui**, sur l'AF001 vers CDG.

DV OMN en fonction sur ce vol.



Sierra Delta au sol à Halifax (capot moteur 3 ouvert)

Photo Eric Fortin. AirTeamImages. Airliners net

ASSEMBLAGE DES 7 DERNIERES TUYERES 28 DE CONCORDE

USINE AEROSPATIALE DE NANTES MILIEU DES ANNEES 1970



Par Jean-Pierre Le Roy Président du Patrimoine Nantais de la Construction Aéronautique

L'installation motrice de Concorde est remarquable à de nombreux points de vue et a largement participé au succès technique du programme. La tuyère a un rôle important et, dans le Mach2.02 précédent (N°52), Etienne Fage nous parlait de la saga de la « Tuyère 28 ». Cette tuyère, conçue à Bristol était fabriquée en Californie. Jean-Pierre Le Roy nous parle de l'assemblage des 7 dernières dont il a eu la charge.

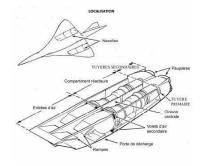
n 1975, alors que la fabrication des éléments de structure série de Concorde, confiés à Nantes touche à sa fin, l'usine entre dans une période de sous-charge de fabrication importante. La Direction Générale

d'Aérospatiale, aidée par le gouvernement, frappe alors à la porte de SNECMA pour négocier des charges d'atelier. SNECMA propose, un peu sous la contrainte, de transférer de son sous-traitant américain, la société TRE (Tool Research Engineering), vers Nantes l'assemblage des 7 dernières tuyères de série de Concorde. Charge à Nantes de réaliser les bâtis d'assemblage et tous les outillages nécessaires car TRE termine sa production en biseau et les outillages sont sa propriété.

Fin 1975 un contrat est passé entre Aérospatiale et SNECMA pour l'assemblage sur le site de Nantes des 7 tuyères 28, il prévoit la fourniture par SNECMA, en provenance de TRE, de toutes les pièces élémentaires constituant la structure ainsi que l'assistance technique de démarrage et les outils coupants spécifiques pour le perçage.

Début 1976, on me confie la responsabilité de cette nouvelle production en plus de la chaîne des Tronçons 21 de l'Airbus A300B (Tr21 : tronçon central de liaison voilure fuselage) dont je suis déjà responsable. Avec l'aide d'un technicien nantais, j'examine la liasse de plans et nous définissons les principes d'assemblage ainsi que les effectifs nécessaires et l'ensemble des besoins de la chaîne de montage. Nous identifions plusieurs difficultés importantes pour cet assemblage : les plans sont en anglais et cotés en pouces et le matériau constitutif est de l'Inconel, ce qui est inédit pour les techniciens et compagnons de l'usine de Nantes. En effet cet alliage complexe breveté « Inconel », comportant principalement du Nickel et du Chrome, présente l'avantage d'être réfractaire donc de très bien résister aux hautes températures des gaz d'éjection du moteur, mais il est réputé très difficile à usiner. Le panneautage interne et externe de la tuyère est constitué d'éléments composites sandwich métallique nid d'abeille Inconel appelé Stresskin. Ceci est également une nouveauté pour les équipes nantaises car les panneaux posent des difficultés pour leur perçage, la pose des fixations ainsi que l'assemblage, du fait leur très grande rigidité.

Rapidement le service outillage de l'usine se lance dans les études et la fabrication des outillages d'assemblage et en parallèle je fais réaliser l'implantation de la chaîne ainsi que tous les petits aménagements indispensables, tables de travail, escabeaux, praticables etc. Par ailleurs, le sujet étant techniquement difficile, il me faut constituer une équipe de très bons compagnons avec un encadrement de qualité. Des compagnons très autonomes ayant de l'initiative et sachant opérer avec un minimum de moyens sont nécessaires car nous partons sur une toute petite série avec peu d'outillages, cela s'apparente à du travail sur prototype. Il n'est pas facile de trouver ces perles rares car il faut puiser ces bons éléments un peu partout chez les collègues dans l'atelier, il y a bien sûr de la réticence pour les lâcher...



Le responsable technique de l'usine est en relation fréquente avec son homologue de la SNECMA afin de préparer le mieux possible en amont le démarrage de fabrication. Les relations sont tendues mais courtoises, le responsable de la SNECMA, on le sent, perçoit ce transfert comme une source d'ennuis supplémentaires pour le produit et pour lui. Il est décidé, et c'est une très bonne chose, que SNECMA nous portera assistance en détachant sur Nantes à temps plein un technicien et un contrôleur connaissant parfaitement bien le produit.

L'opération d'assemblage consiste en fait, sur le bâti d'assemblage, à présenter les pièces élémentaires, selon un ordre préétabli les unes par rapport aux autres, à positionner par traçage les perçages pour les fixations, puis à exécuter ces perçages et poser les fixations.

Au printemps 1976 les équipes sont constituées, 20 compagnons pour démarrer, deux chefs d'équipe, un contremaître et un traceur. SNECMA nous a approvisionné l'ensemble des pièces élémentaires prêtes

au montage : tôlerie, mécanique, panneaux, ainsi que toutes les fixations et les outils coupants nécessaires. L'assemblage peut démarrer.

Dès le début, comme on s'y attendait, l'Inconel, très vite surnommé « matériau exotique », fait parler de lui, chaque perçage est un calvaire pour les hommes et pour les outils coupants. Toutes les astuces sont bonnes pour venir à bout de cette matière réfractaire à l'usinage. Finalement la meilleure solution éprouvée sera la lubrification à la gousse d'ail! Les compagnons iront régulièrement en chiner au restaurant du Comité d'Entreprise le midi...

Au bout d'un mois alors qu'il faut mettre en chantier une seconde tuyère, je me rends compte que la première prend du retard. Je décide donc, moyennant un renfort d'effectif important, de passer en double équipe, maîtrise comprise, ce qui est une première à l'époque en assemblage. C'est risqué mais



Poste d'assemblage en position verticale

indispensable pour livrer dans les délais. Deux Agents d'Etude du Travail (AET) sont mis à ma disposition à temps plein sur la chaîne pour organiser les postes de travail et améliorer les rendements. Le travail en double équipe est pénalisant sur les coûts par le fait que les compagnons n'ont pas une continuité dans leur travail, il leur faut chaque jour, malgré un petit recoupement, reprendre là où leur collègue de l'équipe précédente a laissé l'ouvrage, c'est compliqué.

Progressivement l'équipe parvient à maîtriser les difficultés, la tuyère prend forme, nous apprivoisons l'Inconel ainsi que les panneaux en Stresskin. En cas de mauvais perçage sur les panneaux et sur les pièces nous avons la possibilité de pouvoir réparer par recharge de soudure spéciale. Fort heureusement, nous avons le soudeur qualifié et expérimenté dans l'usine, c'est une chance de pouvoir réparer de cette manière. C'est réellement le seul avantage par rapport aux alliages d'aluminium que nous pratiquons habituellement. Début novembre 1976, avec deux semaines de retard, nous livrons à la SNECMA la première Tu28, la N°317, il leur reste à monter les reverses, aussi appelées « paupières » et les systèmes puis à réaliser l'intégration sur le moteur.

Malgré le retard de livraison, c'est une grande fierté pour les équipes nantaises d'avoir maîtrisé l'assemblage de matériaux « exotiques » sur un si beau produit. Nous avons beaucoup souffert mais aussi énormément appris, le résultat est magnifique! Le but est atteint : donner du travail intéressant à nos compagnons et techniciens pour remplir le plan de charge et éviter le chômage partiel.

Les autres tuyères suivront dans les délais et avec fort heureusement une baisse significative sur les temps passés car, sur la première, nous avions largement « emplafonné » les objectifs. Cela est le lot normal de tout industriel allant en terre inconnue.

Nous pensions que le savoir-faire acquis sur ce type de fabrication allait nous permettre de drainer des charges similaires, hélas il n'en a rien été. Les motoristes et « nacellistes » mondiaux ont jalousement conservé leurs produits en matériaux « exotiques ». Ça n'est qu'au milieu des années 1990 que l'usine de Nantes s'aventurera à nouveau sur les installations motrices des avions, ce sera sur les parties froides, les entrées d'air en composites de l'A340-500/600, il en résultera un formidable succès industriel pour l'usine et pour Airbus, mais ceci est une autre histoire....

JPLR



La tuyère 28 au musée de la SNECMA.

Photos Airbus Nantes. Focus Histoire N°17

DES OH !!! ET DEBATS OU ...

VOL AU-DESSUS D'UN NID DE CONFUS

Par Philippe Borentin

Il était une fois 3 aéroports qui pensaient avoir reçu les premiers passagers commerciaux d'un Concorde français.

Pierre Chanoine fait sonner les trompettes de la renommée en écrivant depuis le 21 janvier 1976 : « Je suis le commandant de bord du 1^{er} vol commercial du Concorde », indépendamment de savoir qui avait la fonction de CDB, qui était assis à droite et qui était assis à gauche. **Jacques Schwartz** a rappelé aux historiens de l'aéronautique qu'il avait transporté, lui aussi des passagers, dont les places avaient été payées, le 17 janvier 1976 à destination de Berlin-Tegel.

On pensait que l'histoire était définitivement écrite et que, pour Air France, les premiers vols commercialisés avaient été :

- AF 4604: le 17 janvier 1976, le premier vol commercial Concorde pour AF, la liaison Paris CDG Berlin et retour en AF 4605. Vol réalisé pour le 50^{ème} anniversaire de la Lufthansa et affrété par la société Moebel-Hoeffman. A cette occasion, le F-BVFA a survolé Berlin-Est. (voir Mach2.02 N°42 d'octobre 2011)
- **AF 085 : Le 21 janvier 1976**, le premier vol commercial **régulier** Concorde pour AF, vol sur lequel tout a déjà été dit, écrit et transformé.





On avait simplement oublié un vol, parce que l'on considérait ce vol, comme un vol d'entrainement pour les pilotes. La rotation Paris CDG – Le Caire et retour est lui aussi un vol commercial. La numérotation des vols AF 4602 et AF 4603, effectués les 9 et 10 janvier 1976, le démontre. Ce vol avait été affrété par Information-Publicité, l'Agence Havas et la Confédération des PME. Tous les sièges sont occupés (voir liste des passagers sur le site www.lesvolsdeconcorde.com).

Mais, à partir du moment où l'on considère qu'un vol est commercial si les sièges sont occupés par des clients (avant on parlait de passagers payants, mais c'était avant), que faut-il penser du vol du 27 décembre 1975, Paris CDG – Dakar et retour (AF 4755 et AF 4756). Ce vol avait été organisé à l'initiative du Secrétariat d'Etat aux Transports et de TF1. La participation de TF1 à ce vol, a semble-t-il été tardive. Le menu de ce vol (A voir sur le site www.lesvolsdeconcorde.com) ne mentionne pas le nom de TF1. Outre quelques personnalités, TF1 avait convié des téléspectateurs dont les noms avaient été tirés au sort lors d'une émission.

ORIGINE	NUMERO	NOMBRE de mots	DATE de dépôt	HEURE de dépôt	MENTIONS DE SERVICE	22/1
Vario Febr	58 16 08	95/4	w	15:45	O.	eri
	cutificat vac	cination out for Fortal pains raid	variolisticalist disparation day	e.le 27 die 8 1 Backe) App. ne vote	le ship! kindy vous in bit a most a most he was so	cus de cur est ez n
			Ku	nova 150	in Julymoru v	31.34.

S'il est patent que TF1 ait payé ses places (ce n'est pas tant de savoir si ne pas payer ses places pour TF1 était épatant), cela est moins évident pour le Secrétariat d'Etat aux Transports. Que dire de ce vol, est-il le 1^{er} vol commercial ou le 1^{er} vol partiellement commercial. Ce qui est certain, c'est qu'il ne s'agit pas d'un vol Direction Générale.

Entre la réception du F-BVFA le 19 décembre 1975, vol AF 742 V (**Guillaume Tardieu**, **Pierre Dudal**, **André Blanc**, **Claude Durand** et **Martial Détienne**), et le premier vol commercial régulier pour Rio de Janeiro, Air France soucieuse de ne pas laisser inactif l'avion, a décidé d'effectuer des vols de promotion. Ces vols sont affrétés par des grandes entreprises qui offrent à leurs invités un voyage d'information.

Quatre jours après la réception de l'appareil et avant le vol de Dakar, il existe le vol AF 3756 du 23 décembre 1975. Pas de débat sur ce vol, il s'agit d'une boucle Atlantique, avec vol supersonique jusqu'à Madère, organisé par la Direction Générale d'Air France au profit de la presse étrangère.

РΒ



Yves Mourousy et Marie-Laure Augry interviewent Pierre Dudal, Jacques Schwartz et Claude Monpoint avant le départ du vol spécial TF1 vers Dakar le 27 décembre 1975 ... serait-ce le premier vol commercial Concorde ? (Photo Philippe Borentin)

L'HOMME QUI MURMURAIT A L'OREILLE DES OISEAUX



Par Yves Pécresse CDB Instructeur Concorde

En 1997, le hub de Paris CDG commence à bien fonctionner c'est-à-dire que les avions s'entassent aux points d'attente et décollent « par vagues ». Les temps de roulage augmentent fortement et approchent des 30 minutes. Pour un avion comme Concorde qui, au sol, consomme 80 kilos à la minute, c'est très pénalisant sans parler de l'impact sur la ponctualité. Michel Dupont, chef de Division Concorde, mène auprès des contrôleurs aériens de CDG des actions de sensibilisation et Yves Pécresse, instructeur pilote, va rédiger une lettre pleine d'humour pour expliquer à tous les « oiseaux subsoniques » d'Air France qui fréquentent la plateforme pourquoi ce serait « sympa » de laisser Concorde leur passer devant. Le message sera reçu 5 sur 5.

Lettre de Concorde à ses parents et amis les oiseaux subsoniques

Mes Chers Amis.

A l'aube de la nouvelle année, je vous envoie mes meilleurs voeux et j'en profite pour vous écrire cette petite missive explicative.

En effet depuis que l'on nous fait quitter la volière en paquets à heures fixes, nous nous retrouvons nombreux vers 11H00 sur le perchoir de départ et certains d'entre vous s'irritent que je profite de quelque basse branche pour m'envoler rapidement. Etant de loin le volatile le plus vieux de l'aire, ne croyez pas que j'ai la fatuité de me croire tout permis parce que le plus beau, le plus vite, le plus cher ; j'ai appris au cours de ma longue existence que Dame Nature savait châtier les impudents et elle me dispense plus que ma part de griffes et coups de pattes, ce qui m'a permis de garder mon humilité.

Il y a d'autres raisons à mon comportement. Quand mes parents m'ont conçu, ils m'ont fait des ailes et un cerveau remarquables. Celui-ci, tout électrique, a d'ailleurs permis de faire naître mes petits cousins les Airbus. Par contre, ils ne disposaient pas d'un coeur à na mesure pour me propulser. Ils sont allés le chercher en Albion, dans le ventre d'un vieux rapace conçu dans les années 50, époque où la nourriture était abondante et bon marché.

Une fois modifié pour pouvoir battre sous mes jolies plumes, il donna entière satisfaction, mais je me trouvais doté d'un appétit féroce. Or, j'avais été conçu pour des migrations traditionnelles vers l'Afrique. En cours de gestation, mes parents préférèrent me diriger à travers l'océan vers la lointaine Amérique. Il était trop tard pour modifier profondément le volume de mes entrailles. Si mes ailes sont ravies de se déployer dans un si vaste espace, mon appétit féroce fait que, bien gavé au départ, j'arrive fort dépourvu chez mes correspondants américains. C'est la première raison qui m'oblige à économiser ma ration quotidienne avant l'envol et à quelquefois vous brûler la politesse.

Il en est une deuxième plus pernicieuse. J'ai un jurneau conçu en même temps que moi dont le nid est en face chez les anglo-saxons. Pour les mêmes raisons que moi, il s'envole tous les jours vers l'Amérique à la même heure que moi. Si j'ai le malheur de quitter mon perchoir avec plus de 20 minutes de retard, nous nous retrouvons côte à côte au bord de l'océan.

La galanterie n'étant pas sa qualité première, il s'octroie alors la route la plus courte, me laissant à parcourir un chemin plus long et malaisé où mon bel appétit a dû mal à se rassasier.

Voilà! j'espère que si je glisse mon long bec pointu devant vous, vous ne m'en tiendrez pas rigueur. Le vieux garçon que je suis vous souhaïte une année pleine de bons vols et un ciel accueillant pour étirer vos plumes.



Si vous désirez mieux me connaître, écrivez à un de mes serviteurs. Notre nid est au 3ème étage - aile est.

Yves PECRESSE - CDB

L'ABANDON DU MORSE

Par Jean Vimard

ean Vimard était mécanicien en escale et c'est un poète. Régulièrement ses amis reçoivent un poème, généralement illustré. L'Apcos a la chance d'être de ceux-là. Ainsi, nous avons reçu de belles pages inspirées par l'abandon du morse le 31 janvier 1997. A ma connaissance, Concorde n'a jamais eu à utiliser le morse mais nous sommes nombreux à avoir en tête le brouhaha de la HF et les rafales de titi et de tita qui l'agrémentaient.

(Ci-joint un article du Figaro 31 janvier 97)

A propos du Morse....

Ce matin, les médias nous ont communique . Une nouvelle pour le moins insolite. On allait en substance, à la fin de Janvier, Abolir l'usage d'une réussite.

Cela concernait le fameux alphabet MORSE, Imagine ver\$ le\$ annee\$ Mil Huit CENT TRENTE Par un américain MONSIEUR SAMUEL MORSE Qui conçut cette idée simple et très convaincante:

Emettre dans la bande des cinq cents kilocycles En jouant sur deux signaux : un point & puis un trait Et, combinant alors a l'envi, ces deux sigles, Elaborer des mots sans fin d'ou, lintérêt

Les hommes ont toujours eu pour prevecupation De pouvoir échanger simplement des idees. De telle manière que la communication, l'acilite la vie de la communauté.

Mors, pendant longtemps, plus d'un siècle et demi, L'éther sut traversé du pire jusqu'au meilleur, Par la monocorde et saccadée litanie, Des sons de l'espoir dans le tout dernier quart d'heure

aurions nous su du sort échu au Titanic, Dans l'emission de ces sons plaintils & aigus;
ssurce par des gens qui malgre la panique,
Resterent à leur poste, sans un mot de refus.

Ti, ti, taaa: l'invention géniale d'un peintre

Samuel Morse est un peintre américain, spécialisé dans les scènes historiques, dont l'invention situe en piles chimiques, créatrices d'un count électrique continu, uont Ampère a degagé les lois, instruit par un compagnon de voyage, Morse a l'idée d'acheminer une information en hachant subtilement ce courant grâce à un moyen mécanique, à savoir un interrupteur à levier, un « manipulatur ».

On provoque le passage du courant d'active de la courant grâce à un moyen mécanique, à savoir un interrupteur à levier, un « manipulatur ».

rupteur a revier, u.

On provoque le passage du
courant en appuyant sur une
poignée. Il cesse de circuler
quand on la relâche pour permettre à tous les caractères
d'emprunter une seule et
même ligne, Morse conçoit un
codage : ce sera l'alphabet
morse.

Codage : ce sera l'alphabet morse.

Les lettres sont représentées par des parties par de signature de la control d

Le morse était devenu in-adapté aux besoins à l'heure où l'on évalue les débits d'in-formation en gigaoctets, c'est-à-dire en milliards de carac-

de tères. Seule évidemment
ue l'électronique est capable de
es les assurer et, si elle a gardé
es deux signaux, ce sont le siin lence et l'impuision, es contre si
rence le courant électrique
refé pendant une durée extraordinairement pelle. la technique ne cessantile, la technique ne cessantile, la technique ne cessantile, la techser avec des fréquences
toujours plus élevées.
Elle travaille maintenant
dème de seconde avec possibilité grâce à des clés de
s'assurer que, par fil ou par
ondes, le message a sét fitélement reproduit.



Quant à la "Croix du Sud, comment imaginer Que l'Equipage "coupait le moteur arrière droit" Avant de g'abimer, tout espoir envolé, Dans les eaux noires & froides de l'océan sournois.

Que dire de ceux qui refutant le tervage, Eleinement répolus, firent le sacrifice De leur vie pour transmettre avec grand courage Jusqu'au bout, bravant les "Teutons & la Milice"

Your aussi une pensée fraternelle, Vers ceux du "VIET NAM" perdus dans la forêt. Lu milieu des "THAIS" et lançant des appels, Au gros de la troupe, qui les abandonnait...

Lonnaitra-t-on un jour combien d'individus
Turent sauvés par cet habite procèdé?...
Combien aussi despoirs furent à Jamais deçus, Par defaut de chance, ou de p'être tropéloigné?

5.0.800 ou bien de francs messages en clair A côte des appels dans toutes les langues, Qu'ils soient civils, codés ou encore mititaires, C'est fini a présent, le système est exsangue.

Bientot ce langage, connu des initiés, Va pant plus de discours, disparaitre à jamais... Va pant plus de discours, disparaitre à jamais... Cependant on peut toujours se le demander: "Comment ce système si parfaitement au Point Dit pu, nonobstant être "biffé"d'un seul TRAIT?...

Big John. mardi 04 février 1997-

CARNET GRIS

CLAUDE POULAIN



dieu Claude

Tu t'es endormi tranquillement sans ne rien dire à personne, et tu étais tellement bien que tu as oublié de te réveiller. Même nous, tes Amis, tu ne nous avais pas prévenus, et aujourd'hui nous te cherchons dans cet univers plein d'incertitudes et d'inconnu. Bien sûr, nous ne te trouverons pas, et c'est ce qui nous rend tristes. Mais pas pour longtemps ; car en revoyant le chemin que nous avons parcouru et tout ce que nous avons fait ensemble, le sourire et la bonne humeur retrouvent leur place.

Un grand **merci**, pour tout cela, et tout simplement aussi pour avoir été ton ami, et celui d'un Officier Mécanicien Navigant de grande valeur.

Colette et Gilbert Barbaroux

onjour Claude! Salut! »

Ce salut amical accompagnait souvent une poignée de main vigoureuse et franche. Cet accueil simple situait Claude dans ses traits principaux de chaleur humaine, d'efficacité et de rigueur.

Notre fin de carrière nous a réunis pour nous occuper de la Division Concorde. Issus d'un parcours professionnel similaire depuis l'époque des avions à hélice et de l'évolution technologique fulgurante durant notre activité, le travail fut grandement facilité par un cheminement de pensée identique résultant de l'adaptation nécessaire à l'exploitation de différents avions utilisés et la recherche permanente de l'amélioration du travail en équipage à trois. Nous étions en présence de l'aboutissement ultime de tous ces facteurs grâce à notre superbe oiseau blanc. Les tâches se déroulaient dans une sorte de communion calme et efficace.

Merci ! Claude de m'avoir permis de terminer ma carrière dans le confort de ton professionnalisme et de ton amitié

Claude Delorme

CARNET GRIS

laude Poulain a eu une très belle carrière et il ne le doit qu'à lui. En 1950, il a 17 ans lorsqu'il entre à l'école des apprentis de Vilgénis et se lance dans l'aviation à l'époque des moteurs à pistons et des hélices. Grâce à son travail assidu, il pourra saisir l'occasion de devenir mécanicien navigant et vivra, au plus près, l'extraordinaire développement de l'aviation civile qui, en quelques décennies, le fera passer du DC3 au Concorde. Il arrive sur Concorde en 78, c'est-à-dire 2 ans après le début de l'exploitation supersonique et y restera jusqu'à son départ en retraite en 1993. Il totalise alors plus de 18000 heures de vol dont 3500 sur Concorde.

Claude était un navigant passionné par son métier ; lorsqu'un jour, je lui demandais si Concorde avait été son plus bel avion, il m'avait parlé du DC3 et du Constellation en m'expliquant le métier de mécanicien navigant à l'époque des hélices, lorsqu'il fallait savoir faire les pleins ou réparer en escale ; un métier complet qui l'avait comblé et où, disait-il avec un sourire, en vol, on pouvait passer le bras par la fenêtre du cockpit.

Evidemment Concorde avait été pour lui un aboutissement. Lâché en ligne en 78, il devient instructeur en 79 et cadre mécanicien navigant, adjoint au Chef de Division à partir de 1990 à un moment où Concorde va partout dans le monde aux hasards de vols spéciaux ou de vols présidentiels. Il participe ainsi au premier tour du monde effectué en Concorde. Fin 1992, il entre dans le livre des records en battant le record de vitesse autour de la terre en 32h49. En tant que cadre division, il assure plusieurs vols présidentiels dont il disait avec beaucoup de simplicité qu'il n'avait jamais eu une minute de retard lors de ces vols soumis à la pression du protocole.

Nous savons tous qu'il était très fier de ses enfants qui avaient repris le flambeau à Air France. Dans sa vie active, Claude était respecté et apprécié pour sa compétence et, ce qui est la marque des grands professionnels, sa modestie. A sa retraite, Claude n'a pas quitté pour autant la grande famille Concorde et a contribué à ce que l'Apcos continue à réunir celles et ceux qui ont servi Concorde. Aussi, je terminerai en citant Pierrette Cathala qui à l'annonce du décès nous a dit : « Cette nouvelle m'attriste beaucoup. Il était encore parmi nous le 1er février. Il a si souvent orchestré l'envoi du courrier. Il nous manquera ». Claude nous manque.

PG

CARNET GRIS

ALBERT MEYRIGNAC



A lbert Meyrignac nous a quittés le 29 Novembre 2016. Nous avons appris avec une grande tristesse que tu n'étais plus parmi nous, cher Albert. Nous savions que tu étais malade depuis longtemps, mais ta volonté de survivre était telle que nous ne pouvions douter de l'issue de ton combat. Nous connaissions le courage qui était la marque de ton caractère, mais le destin fut impitoyable.

La carrière que tu as menée dans notre Compagnie avait mis en évidence ta compétence et ton sens des responsabilités. La fonction PNC te doit beaucoup. Tu étais un personnage, un caractère, curieux de tout. On disait de toi que le bouillant Albert savait ce qu'il voulait et où il allait. Ta voix portait loin, au propre comme au figuré. Ton humour malicieux, ton sens de l'amitié étaient la marque de ta présence parmi nous. Le 6 Décembre, en cette journée ensoleillée miraculeuse, tu es reparti vers ce pays de ton enfance, la Corrèze et Tulle, ces lieux que tu aimais tant.

Adieu, Albert, nous ne t'oublierons pas.

Louis Dupain

C'est en 1955 que J'ai connu Albert Meyrignac, lorsque Mademoiselle Solange Catry, Chef PNC secteur AMN nous a affectés à New York avec Ysolde Chrétien pour assurer les vols JFK-MEX-JFK. De suite nous avons sympathisé du fait que nous étions tous les deux des professionnels de l'hôtellerie, ce qui a facilité le travail que le Représentant général aux Etats-Unis, M. Henri Lesieur, nous avait demandé de faire sur sa ligne. Mais ce fut aussi et surtout le début de notre amitié.

Par la suite, Solange Catry nous y a de nouveau affectés avec Geneviève Roger et Janine Bierer. Entre chaque affectation, elle nous envoyait aux Antilles pour assurer pendant un mois les vols Fort-de-France-Caracas-Bogota, ainsi que des courriers en DC 3, sur le secteur Antilles. Nous avons également participé à plusieurs stages de formations hôtesses, stewards, mixtes et étudiants. Dans un contexte différent, notre amitié nous a beaucoup aidés à surmonter des difficultés.

J'ai fait avec lui mon premier vol Concorde sur Rio en février 1976 et dès l'ouverture de la ligne de Caracas en Concorde, ce fut encore une occasion de faire quelques vols ensemble.

Je crois que le 6 décembre, avant qu'il ne parte pour Tulle, faire son dernier vol dont il ne reviendra pas, pour aller rejoindre sa famille, il m'a entendu lui dire que ce n'était pas un adieu, mais une escale, car une amitié de plus de soixante ans, continuera de se perpétuer dans un autre monde, ou nous nous retrouverons un jour.

Alberto

CARNET GRIS

A lbert était d'un dynamisme permanent. Lorsqu'il était enfant/ado, il s'était amusé à récupérer la poudre d'une cartouche ... qui éclata et lui blessa un doigt pour toujours ... mais cela n'altéra en rien sa dextérité manuelle.

C'est à la SFP (Section de Formation du PNC) que je l'ai « côtoyé » le plus longtemps. Nous occupions, l'un et l'autre, deux des 4/5 postes d'animateur de formation. Nous concevions les cours appelés à être « délivrés » par des instructeurs d'instructeurs, aux futurs PNC. Nous avions la particularité de ne jamais déjeuner à la cantine des cadres. Nous fréquentions un petit restaurant à Paray Vieille Poste où nous retrouvions ses amis de chez Citroën : le responsable de la Concession Citroën et son adjoint ... et nous ne parlions jamais de nos tâches respectives. Seule l'actualité économique, politique ... et surtout sportive, était le sujet essentiel de nos échanges.

A l'esprit ouvert à tout, Albert, avec une grande rapidité d'esprit, trouvait, face à un problème, une solution aussi rapide qu'efficace.

Il m'est arrivé, lorsque j'étais seul, de l'inviter à déjeuner « à la maison » en compagnie de Jeannette Zorz (décédée hélas) et c'est lui qui faisait la cuisine et préparait le déjeuner. Quel Chef ... mais quelle quantité de casseroles ou autres instruments culinaires utilisés ! Il aurait fallu mobiliser un « bataillon » pour faire la vaisselle mais nous la faisions en nous amusant ... et nous nous étions tellement « régalés » ! Il avait un « hobby » : une collection de timbres à laquelle il s'intéressait beaucoup.

Par la suite, il devint Chef du Centre PNC Moyen-Courrier et moi, après l'expérience Concorde, Chef de Division LC. Nous n'avions plus guère l'occasion de nous rencontrer. Cependant j'eux le plaisir de le « lâcher » sur B747. Il occupait le poste de Chef de Cabine de la première classe. Parmi les passagers, un membre de la Direction et sa secrétaire (?). Ce monsieur était d'une agressivité constante, critiquant l'ensemble du service, ayant toujours besoin de quelque chose! Albert, agacé par ce comportement, le lui fit remarquer. Quel duel oratoire s'en suivit ... sans trop d'éclats cependant. Le passager ayant dit à Albert « que cela ne s'arrêterait pas là », Albert ouvrit son porte-carte et lui dit : « tenez, voici ma carte! »

Le plaisir me fut donné également de le « lâcher » sur Concorde, à l'occasion d'un vol de présentation. Ce vol avait un caractère officiel puisqu'il s'agissait de se rendre au Canada pour l'inauguration de l'aéroport de Mirabel. La fonction hôtesse était assurée par Marylène Vanier. Albert « tenait » l'office. Les passagers consommaient allègrement, très allègrement, le vin rouge servi par Marylène. La bouteille se vidait si rapidement qu'elle revenait très rapidement en chercher une autre. Cela agaçait Albert qui lui disait : « encore, encore du vin ! » Il disait cela bien campé sur ses deux jambes et les mains sur les hanches ! Je lui disais « Dépêche-toi ! ouvre une autre bouteille ! »

Ce fut un vol mémorable! Un cocktail « inauguratoire » (sic) était offert dans le hall, à toutes les personnalités locales et celles venues de Paris avec notre bel Oiseau ... Et pendant ce temps-là, tous les trois, nous faisions visiter l'Avion à une foule de canadiens, tellement nombreux que cette visite dura plus de deux heures ... Lorsque, cette visite terminée, nous avons regagné le hall ... il n'y avait plus personne. Nous étions seuls ... on nous avait oubliés ... à 40 kilomètres de la ville! Comment rentrer à l'hôtel? Albert était en rage. Marylène décida de « faire du stop ». Je lui dis « Mais tu ne vas quand même pas faire ça? » Une voiture s'arrête assez vite ... une Coccinelle VW ... nous fûmes quelque peu à l'étroit mais Marylène avait eu raison!

En 1983, je quittai la Compagnie alors qu'Albert poursuivait sa carrière. Nos liens résistèrent un temps à cette séparation ... et puis se distendirent.

Diabétique et cardiaque, il s'effaça lentement, mais sûrement de la vie publique. Je l'ai appelé, sans relâche, pendant des mois, sans jamais obtenir de réponse! Un jour, ce fut lui qui m'appela! Après avoir abordé divers sujets, il me parle de la vie de tous les jours et me conte cette anecdote:

Il restait alité presque toute la journée ... en compagnie de sa « petite chatte ». Celle-ci aimait s'asseoir entre lui et le téléphone. Lorsque s'approchait l'heure de l'arrivée de l'une ou de l'autre des infirmières venant faire les piqures prescrites, la chatte quittait son poste d'observation et se positionnait devant la porte d'entrée. Elle avait pris en grippe l'une des deux infirmières! Lorsque la « mal-aimée » se présentait, elle s'arcboutait sur ses quatre pattes, tous ses poils hérissés, et soufflait comme un phoque ... jusqu'à ce qu'Albert la rappelle.

Ce fut mon dernier contact avec mon ami Albert.

Dans le cercle de mes amis, il tenait une place principale. Il me manque. Il nous a beaucoup apporté et donné. Il nous manquera toujours. « Albert, que Dieu te garde! »

Claude Monpoint

MUSEE PAUL BELMONDO



Par Jany Bellat

Ce 20 septembre nous profitons d'une des dernières journées d'été sous un beau soleil pour découvrir un quartier de Boulogne Billancourt où se trouve le musée **Paul Belmondo** dans le château **Buchillot**. Avant la visite nous allons nous retrouver chez **Agnès**, un restaurant qui nous a été recommandé par **Caroline Cadier** sur les conseils de la secrétaire du musée. L'accueil est chaleureux et nous nous régalons tous d'une excellente cuisine familiale dégustée et appréciée entre nos bavardages. Un dernier café et nous nous dirigeons vers le Château **Buchillot**.

Ce château renferme un nouveau musée municipal dédié au sculpteur **Paul Belmondo** (1898 /1982) le plus récent des musées de France! Nouveau car

Boulogne Billancourt est probablement la ville, après **Paris**, qui abrite le plus grand nombre de musées sur son territoire. Elle en compte déjà 5 !! Nous en connaissons déjà **un** : Le Musée **Albert Khan** découvert lors d'une de nos dernières sorties.

Le château **Buchillot** est une ancienne folie du XVIIIème remaniée au XIXème par son propriétaire **James de Rothschild** restauré avec un soin extrême par deux jeunes architectes très en vogue aujourd'hui, Karine **Chartier** et Thomas **Corbasson**. Ils ont mené à bien ce délicat chantier de réhabilitation d'un bâtiment ancien aménagé de manière moderne fin de pouvoir recueillir le musée. Car il fallait repenser tout l'espace interieur.IL fut ouvert au public en 2010.



En attendant notre guide, nous découvrons l'atelier du sculpteur

reconstitué. Son fauteuil Louis XV où il aimait se reposer et parfois dessiner. Ses meubles et objets qui l'entouraient et une armoire où sont rangées ses esquisses en

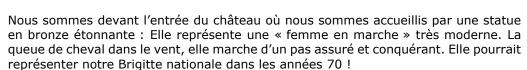


l'entouraient et une armoire où sont rangées ses esquisses en plâtre et le masque mortuaire de Charles **Despiau**, le sculpteur et ami de **Belmondo**. Une photographie sur une tablette nous intrigue ; il s'agit du fils ainé de **Belmondo**, **Alain**. Il lui ressemble terriblement et a le même don que son père. Il dessine divinement bien !!

Notre guide vient de rentrer et se présente : « Je m'appelle **Marjorie Sauvage**, je suis votre guide et je vous invite à me suivre. Nous sommes au Château **Buchillot** qui renferme l'œuvre du sculpteur **Paul Belmondo**. Ce sont ses enfants **Alain**, **Jean-**

Paul Belmondo et leur sœur **Muriel** qui ont fait donation en mars 2007 à la ville de Boulogne Billancourt de l'ensemble des œuvres de leur père qu'ils possédaient soit : 259 sculptures, 444 médailles et presque 900 dessins ainsi que les carnets de croquis et des travaux préparatoires. Ensemble exposé sur 1000 m². »

Emmanuel **Bréon**, l'un des meilleurs connaisseurs de l'œuvre du sculpteur et ancien conservateur du musée des Années Trente de Boulogne Billancourt est à l'origine de l'implantation dans la ville du musée que souhaitait réaliser **Jean Paul Belmondo** depuis plusieurs années. Des œuvres étant provisoirement stockées dans les réserves du musée des Années Trente.



Nous nous promenons dans le jardin des sculptures, agrémenté d'œuvres importantes

d'autres sculpteurs de l'entre deux guerres, déposées grâce à l'amitié des responsables du fonds national d'Art Contemporain. Notre guide nous rappelle pour pénétrer dans une enfilade de trois salles blanches, très lumineuses. Des niches incrustées dans les murs mettent en valeur les bustes et au sol, des sculptures en pied, posées sur des socles rythment l'espace. On nous propose des petits sièges de repos pour profiter de la visite.



C'est devant une sculpture offerte à la ville d'Alger que Mariorie nous parle du personnage **Paul Belmondo**. « Il est né à Alger en 1898, dans une famille modeste d'origine italienne. Son père Paul Belmondo, forgeron-chaudronnier était originaire du Piémont et sa mère Rosine **Chiritto** de Sicile. Sa grand-mère était une danseuse célèbre. Paul passe son enfance à Alger. Passionné de dessin, il commence à sculpter en 1911. En 1913 il suit des cours d'architecture à l'école des beaux-arts à Alger, interrompus par la Première Guerre Mondiale.

Mobilisé en 1917, il est affecté dans le Génie. Il part pour le front.

C'est son premier voyage en France. Il

participe à la bataille de Saint Mihiel au sud-est de Verdun. En 1920, blessé, il est démobilisé et il retourne à Alger. Grace à une bourse, il poursuit ses études à Paris où il suit les cours à l'école des Beaux-Arts dans l'atelier Jean Boucher. Il devient l'ami de Charles **Despiau** qui lui apprend l'art du portrait. Il demeurera fidèle à une figuration équilibrée et sensuelle.

En 1931 il se marie avec Madeleine Raynaud-Richard, sa muse fidèle que l'on retrouve dans la cour d'honneur du musée. (Trois enfants naitront de ce mariage : Alain, Jean-Paul et Muriel)

> Son atelier se situait dans d'anciennes écuries avenue Denfert Rochereau à Paris. Il obtient le prix Blumenthal en 1926, le Grand prix artistique de l'Algérie en 1932, et enfin le grand prix de la ville de Paris en 1936.

> Au début de la seconde Guerre Mondiale, il est rappelé au service, et mobilisé de septembre 1939 à juillet 1940. A la fin de la guerre il est condamné à un an d'interdiction d'exposer et de vendre, ayant effectué pendant l'occupation, un voyage en Allemagne avec un groupe d'artistes, Despiau, Derain, Vlaminck et d'autres célébrités.

En 1964, à la demande d'André Malraux, il réalise la copie de « la Danse » de Carpeau, qui sera placée sur la façade de l'opéra Garnier en remplacement de l'original actuellement au musée d'Orsay. En 1967,

la famille impériale d'Iran lui commande les bustes en bronze des souverains et du Prince héritier.

Des sculptures de bustes superbement mises en valeur dans leurs niches, s'offrent à notre regard.

« Marianne ou la République dite d'Alger »

Marjorie nous entraine maintenant au premier étage où nous pénétrons dans une atmosphère feutrée et

d'exposition au mur.

tamisée ; des boiseries où de nombreux recoins nous incitent à l'exploration. Un espace tactile est proposé pour les non-voyants. Les sculptures, les épreuves en résine de bustes s'intègrent dans des niches









Nous sortons un peu étourdis de cette visite dans la pénombre !! Nous montons au deuxième niveau où se succèdent la salle des dessins et celle des médailles. Un univers qui foisonne d'œuvres du sculpteur!

Enfin nous nous trouvons dans une petite pièce au plafond bas qui abrite les sculptures et bustes d'enfants. Marjorie nous désigne la sculpture d'une tête d'enfant : C'est celle de Jean Paul : Nous pensons que le petit Jean Paul ne devait pas apprécier les séances de pause, car son père lui avait sculpté une adorable moue enfantine, amusante d'un petit qui boude !! Sa sœur **Muriel** figure également dans cette série de visages enfantins.



La visite est terminée et on nous annonce la venue de **Jean-Paul Belmondo** qui désire rencontrer notre groupe Apcos. Il a été notre passager sur Concorde et il en garde un très bon souvenir! Très bon? Tout au moins drôle! Dans une interview du « **Parisien** » du 19/11/2015, il raconte: « Je me souviens d'un vol pour New York en Concorde. Soudain, au-dessus de l'Atlantique, un moteur tombe en panne! puis un deuxième!!...Les hôtesses servent à boire à tout le monde, car les gens commencent à s'affoler. Un type se lève et se jette sur moi. « Faites quelque chose Monsieur **Belmondo**!! » Qu'est-ce que je pouvais faire? (Rires). Moi, je ne pensais pas qu'on tomberait mais les passagers **si**!! Finalement l'avion a atterri sans dommage ».

Nous attendons la voiture de Monsieur **Belmondo** et soudain il est là devant nous, notre **Bébel** national !! Souriant, chaleureux, heureux que nous ayons apprécié notre visite et rendu hommage à son père dans ce musée magnifique dont il est très fier. Il n'est pas pressé de nous quitter et nous pose beaucoup de questions. Il est vraiment charmant !! Ses amis qui l'accompagnent, Charles **Gérard** et Christian **Brincourt** nous proposent de prendre des photos en souvenir de cette rencontre. Un dernier *Au Revoir*! et la voiture disparait.

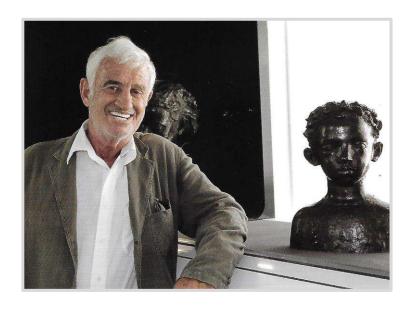
Comme notre groupe qui se disperse après cette belle journée et disparait dans les rues de Boulogne Billancourt ; « **Au revoir** et à bientôt »



Je ne peux que vous recommander ce superbe musée. Nous sommes prêts à reprogrammer une nouvelle visite!! En compagnie de notre guide Marjorie, un puits de connaissance!!

Toutes mes informations sont glanées dans « Connaissance des Arts » et « Wikipédia » que vous pouvez consulter afin de mieux connaitre l'œuvre du sculpteur **Paul Belmondo**. Il est mort le 1er janvier 1982 à Paris et il est enterré au cimetière de Montparnasse. Le plus grand titre de gloire de **Paul Belmondo** dans l'histoire de la sculpture française restera surtout son inébranlable fidélité envers l'esthétique néoclassique.

JB



EXPOSITION CHTCHOUKINE

A la Fondation Louis Vuitton, au Bois de Boulogne Avec l'APCOS, le lundi 12 décembre 2016



Par Ginette et Jean Rousseau Membres actifs

e temps était bien maussade en ce lundi 12 décembre, mais la pluie ne s'invitera qu'à la fin de notre visite, épargnant ainsi nos **vingt-six**Apcosiens(nes), piétinant à l'une des entrées ... il faut dire que le regroupement de tout ce monde se révéla « besogneux » en raison de l'importance des files d'attente aux deux entrées ...et ...de la

billetterie ...exposant ainsi tous les participants aux éventuelles intempéries. Bref, tout se termina bien et, chacun, muni de son billet d'entrée, entreprit, après un contrôle assez « bon enfant », la visite individuelle et non commentée de l'exposition riche de quelque **130 tableaux** répartis dans **quatorze salles** sur trois **niveaux** de ce bâtiment de la **Fondation Louis Vuitton.**

La Fondation d'entreprise Louis Vuitton :



Commandée par **Bernard Arnault** à l'architecte américain Frank **Gehry**, la **Fondation Louis Vuitton** est érigée à l'orée du Bois de Boulogne, dans le jardin d'acclimatation.

Ce bâtiment en courbes, lignes et jeux de transparence est le premier geste artistique d'un lieu de création artistique, dit-on, mais, adeptes du « fil à plomb » et du « niveau de maçon », nous devons faire quelques efforts d'adaptation...à cette accumulation de « tirants » et autres « arcs-boutants » rigidifiant cette structure « quasi » cristalline...A noter que c'est également à Frank Gehry que nous devons le musée Guggenheim de Bilbao...mais, heureusement, les salles d'exposition font oublier l' architecture extérieure...

Qui était Louis Vuitton ?

Originaire du Haut-Jura, né en 1821, manuel comme toute sa famille, Louis Vuitton est capable de s'adapter , et c'est ainsi, qu'après être « monté » à Paris il conçoit les valises en cuir que nécessitent les voyages en chemin de fer...Nous sommes au milieu du $19^{\grave{e}_{me}}$ siècle ! Il disparaîtra en 1892 après avoir déposé la « marque » Louis Vuitton.

Qui était Sergueï Chtchoukine?



Russe, né à Moscou en1854, **Sergeuï** est le 4ème d'une fratrie de dix enfants et fils d'un père industriel puis marchand de textiles et d'une mère issue d'une très grande famille de marchands de thé. En 1884, il épouse **Lydia** dont la famille a fait fortune dans les mines du Dombass en Ukraine...le Dombass ... ! Bref, **Sergueï Chtchoukine**, que le « français oral » autorise à prononcer **Tchoukine** (ouf !), « a les moyens », voyage beaucoup à la recherche de produits manufacturés (vins, parfums, textiles...) et s'éprend de la culture française ...nous sommes à la fin du 19ème siècle... En dix ans, il achètera 13 **Monet**, dont « le déjeuner sur l'herbe », 8 **Cézanne**, 16 **Gauguin** « **tahitiens** »...puis des **Matisse** et surtout **Picasso** dont il possédera 50 œuvres... le « **Douanier Rousseau** »...et...**Vuillard...** !

Puis vinrent les années terribles pour **Sergueï Chtchoukine** : nombreux décès dans sa famille, la révolution de 1905, puis celle de 1917 qui le contraindra à s'exiler en Allemagne en 1918.



Enfin, un décret de **Lénine** du 29 octobre 1918 nationalise la collection, riche de **274** œuvres, qui sera répartie entre les musées d'Etat des beaux-arts Pouchkine à Moscou et de l'Ermitage à Leningrad (St Pétersbourg), en 1948 par un décret de Staline...



Notre visite:

Le contexte :

- o Une foule impressionnante,
- o Beaucoup de toiles de dimensions modestes (100x90cm, par exemple),
- o Une identification quasi illisible compte tenu de l'impossibilité d'approcher (tout un chacun voulant photographier les tableaux ...), sans flash bien sûr...
- $_{\circ}$ Pas d'audiophone ... nous ne revendiquons même plus un guide et des « oreillettes » ...
- o Quatorze salles sur trois niveaux, ainsi que nous l'avons déjà dit...escaliers mécaniques ...murs extérieurs « tapissés » dans les gris et noirs...

L'exposition:

Elle débute au sous-sol pour se terminer au second étage par un parcours un peu complexe. Juste après l'entrée, dans une salle un peu en retrait, un film sur le tableau de Matisse, « la danse » est projeté. La visite se poursuit dans de grandes salles séparées par des arcades...











Ainsi, au sous-sol nous découvrirons de nombreux portraits dont ceux de **Sergueï Chtchoukine**, mais également du « docteur Rey » de **Van Gogh** ou de « l'homme à le pipe » de **Cézanne** .

Les salles 4 et 5 sont dédiées principalement à Monet et Cézanne .









Puis, dans les salles du dernier niveau, nous retrouvons : **Matisse, Gauguin**, **Picasso**, **Sisley**, **le douanier Rousseau** pour lequel j'ai, allez savoir pourquoi, une sympathie particulière et, enfin, avec bien d'autres, **Edouard Vuillard**...



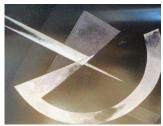












Vuillard, dont un seul tableau est présent dans cette collection, mérite , de notre part , une remarque particulière, car celui-ci a été peint à **Villeneuve sur Yonne**, gros bourg qui fut, en son temps, le lieu de regroupement de quelques **peintres Impressionnistes** ou **Nabis**...Enfin, le dernier tableau, intitulé « **densité et contrepoids** » **d'Alexandre Rodtchenko** a, de toute évidence toute sa place dans l'exposition...

Il va de soi qu'il n'est pas possible de recenser ici toutes les œuvres exposées y compris celles de peintres tels **Pissarro, Signac, Degas** ou **Derain**...que nous aimons beaucoup!

Que pensent les **Apcosiens(nes)** de cette visite, qui d'emblée a vu éclater le groupe ? Nous ne saurions le dire ...Personnellement, tout en **respectant le choix** et **en appréciant le travail fournis par nos organisatrices**, nous n'avons pas ressenti ce qu'une telle collection pouvait laisser espérer , car :

- o Se servir d'un tel « trésor » pour faire connaître Choutchoukine est exagéré...
- o L'exposition de la collection sans autre thème, ressemble beaucoup à un « étalage » à vocation mercantile ...à noter que même dans ce cas une identification lisible de chaque tableau aurait été la bienvenue...

Sachez cependant que notre manque évident d'enthousiasme ne nous empêche nullement d'adresser un grand merci à Aline et Anik, pour cette dernière sortie de l'année.

Bonnes fêtes de fin d'année à tous et à bientôt en...2017...!

GJR

VOYAGE EN ITALIE

Naples, Sorrente et la côte Amalfitaine Avec l'APCOS, du 28 septembre au 4 octobre 2016

Par Ginette et Jean Rousseau

Bien que connaissant relativement bien *Naples* et sa région, c'est avec beaucoup de plaisir que nous y retournons avec nos amis de **l'Apcos**...grisés peut-être par les mystères qui entourent cette ville, allant de l'omniprésence d'une organisation secrète toujours poursuivie par les « carabinieri » aux superbes uniformes , au sang capricieux de « San Gennaro » (St Janvier) , en passant par la pugnacité de ses habitants occupant une partie excessivement fragile de « l'écorce terrestre » de ce « mezzogiorno », avec le « *Vésuve* » et la « *Solfatare*» de Pouzzoles comme principaux voisins...Grisés aussi par l'extrême beauté des paysages méditerranéens, dont la presqu'île amalfitaine avec *Amalfi*, *Positano, Sorrente* et, bien-sûr, *Capri*...sans oublier *Salerne*, haut lieu du débarquement « franco-anglo-américain » du 8 septembre 1943 ...

Le Vésuve :



Dominant la baie de Naples du haut de ses 1281 mètres, le **Vésuve** a marqué la région par ses éruptions explosives telle celle qui détruisit **Pompéi et Herculanum** en 79 après JC. Selon la légende, Naples aurait été protégée par « **San Gennaro** » devenu, de ce fait, le saint patron de cette ville ... Le dernier réveil de l'unique cheminée du Vésuve eut lieu en avril 1944, projetant fumées et cendres jusqu'en Yougoslavie...! Les « coulées » de lave sont encore parfaitement visibles sur les flancs du volcan...Lave très fertile que recherchent les producteurs de « **Lacryma Christi** » sur des pentes abruptes qui justifièrent, un temps, la construction d'un funiculaire détruit par la suite (1944). « **Funiculi funicula** », chanté par les plus grands ténors, avait été composé pour

son inauguration ...A noter le profil asymétrique du cratère, très évasé, résultant, sans doute, d'un effondrement du volcan initial dont l'altitude devait être proche des 3000 mètres... et, de cette « caldera » , (sous surveillance), ne s'échappent, actuellement, que quelques « fumerolles » ... !

La Solfatare :

Ce cratère de cendres et de soufre, à une dizaine de kilomètres à l'ouest de Naples, au sol très plat , très vaste, et surtout très chaud (110°C à 10 mètres de profondeur)... fait partie d'un vaste ensemble de volcans appelé « **Champs Phlégréens** » dont le sol, en perpétuel mouvement, est le siège de dégagements gazeux ... eau, sulfure d'hydrogène (à l'odeur d'œuf pourri), de dépôts solides (soufre, sulfure d'arsenic ou réalgar) et de bouillonnements de boues grisâtres...rien, a priori de très sympathique et pourtant un demi-million d'habitants y vivent...

Notre voyage :



Deux « **Guides** » nous seront attachés, **Antonella** et **Fabio**...l'une, guide nationale chargée de la logistique et l'autre, guide régional, seul autorisé à nous parler de cette partie de la **Campanie** articulée sur les « cantons » de **Naples**, **Amalfi** et **Salerne**...La première est « Romaine », l'autre Napolitain ...et tous deux sont de mère française...Fabio étant, par ailleurs, membre de l'association des anciens « **Bersaglieri** », ces soldats Italiens défilant toujours au pas de gymnastique et la « *plume au vent* » ...celle de leur casque, bien sûr! **Côté hébergement**, avantage très appréciable, nous reviendrons

chaque soir au « **Tower hôtel** » dans la petite localité de **Castellammare di Stabia**, au bord de la baie de Naples Face au Vésuve, cet hôtel, installé sur le site d'une ancienne « cimenterie » au pied d'une falaise calcaire abrupte, offre un confort indéniable avec des chambres spacieuses et calmes...quant à la nourriture...les pastas à la pomodoro ou à la mozzarella seront vite oubliées... mais nous nous souviendrons des couchers de soleil, précédant ceux de France de quasiment une heure, des petits pêcheurs présents à postes fixes chaque matin et surtout de la vue sur la baie de Naples et...le Vésuve...!





Le **transport** était assuré par une petite compagnie que nous ne pouvons que féliciter pour sa ponctualité et le professionnalisme de ses chauffeurs, **Mauricio** puis **Angelo**,...j'allais dire la virtuosité...tant la conduite, en Campanie, peut surprendre même les plus aguerris de notre pays...! Cependant, ici, on se respecte, on conduit au « millimètre »...mais sans beaucoup se soucier des « Stops » ...que l'on franchit à « l'italienne »...!

Premier jour :

Nos vingt-neuf (29) **Apcosiens** oublient tout, les levers ultra-matinaux, après une nuit sans beaucoup de sommeil, les contrôles sans fin, avec, souvent, comme « butin », une bouteille d'eau oubliée, et sont accueillis sur la « **planète Antonella** » où on parle beaucoup...de Naples évidemment ...mais en passant souvent « du coq à l'âne »...bref, après une petite marche dans cette ville qui nous apparaît moins « anarchique » au vu de la circulation, nous sommes accueillis dans un restaurant un peu vieillot, au personnel peu souriant...mais le sommes-nous ?

Après déjeuner, et par « grand beau temps », guidés par **Fabio**, visite du centre historique de Naples :



- des édifices religieux,

- la galerie **Umberto 1er** et les petites rues, voire ruelles, telle celle aux « santons » et « crèches miniatures »...

Puis, en bus, tour panoramique de la ville permettant de découvrir Naples, mais également les « solfatares ». Arrêt sur la corniche avec vue sur la ville, le port, et...le

Vésuve...puis route vers notre hôtel à *Castellammare di Stabia* en laissant , en

empruntant le bord de mer , à gauche le « Castel Nuovo » puis en mer , le « Castel dell'Ovo »...



Départ bien matinal par très beau temps pour la visite de la péninsule amalfitaine. Les exigences de la circulation nous feront emprunter la corniche en direction de Sorrente et traverser successivement, **Convento San Francesco**, **Viquo Equense** et **Sorrente**...autant de localités « perchées » au-dessus d'un « à-pic » offrant des vues inoubliables sur la baie de Naples en direction des îles de Capri et Ischia...!

A **Sorrente**, nous abandonnons la baie de Naples pour celle d'Amalfi et traversons via une route sinueuse la chaîne de montagne calcaire très escarpée pour arriver à **Positano**.

Commune de la province de Salerne, **Positano** est un petit village de pêcheurs aux maisonnettes colorées au fond d'une crique naturelle ...c'est aussi une station balnéaire fondée selon la légende par Neptune ,



dieu de la mer...! L'accès routier par la route en corniche est strict: pas de bus, mais des minibus qui déposent les visiteurs en un point précis d'où ils repartiront après la visite qui implique l'aller et retour jusqu'à la plage par un faisceau de ruelles commerçantes souvent ombragées, offrant de magnifiques points de vue sur la baie mais aussi sur la montagne à laquelle **Positano** est adossée...



...le site est d'une exceptionnelle beauté...!



Il fait très chaud lorsque nous rejoignons notre bus pour nous diriger vers **Amalfi.**

Amalfi, qui a donné son nom à l'admirable côte amalfitaine est une petite ville d'allure espagnole dont les hautes maisons blanches sont juchées sur les pentes d'un vallon qui fait face à une mer très bleue composant un site merveilleux jouissant d'un climat très agréable très apprécié...



Après le repas, temps libre pour une promenade dans les petites rues très animées et au **Duomo San't Andréa**, cathédrale d'inspiration orientale, fondée au 9^{ème} siècle ...qui s'élève au sommet d'un imposant escalier... puis :



...route vers *Ravello* que nous atteindrons après quelques frayeurs tant la route en corniche est étroite et comporte de nombreux « tornanti ». En compensation, chacun de ces virages nous offre un nouveau point de vue, sur la mer, la montagne où les îles, telle celle de Rudolf Noureev...mais également sur de nombreuses « tours génoises et autres



fortifications » ... et nous arrivons à **Ravello**, après avoir grimpé une route interdite aux bus à la descente tant la pente est importante. De beaux jardins, mais également de superbes points de vue, sur la mer ou sur les cultures en terrasses...

Retour à l'hôtel par la montagne...boisée et souvent exploitée (oliviers, châtaigniers) ...vues splendides sur **Pompéi** et **Naples** ...Bref, une journée exceptionnelle pour les heureux touristes que nous sommes car la côte Amalfitaine constitue l'un des plus beaux sites que nous connaissons...! (cf : classement de l'Unesco).

Troisième jour :

Ce sera *Capri*, car il y a eu inversion des programmes et c'est heureux car le temps est encore très beau malgré quelques brumes de mer...A remarquer que, maintenant nous sommes entraînés...le bus, la route par la corniche, le port de Sorrente, l'hydrojet à peu près complet, 20 minutes en mer...rien ne nous arrête... et, c'est *Capri*...la ville-jardin aux façades toutes blanches...!





Dès le débarquement à **Marina Grande**, tous dans la « chaloupe » et nous voilà partis pour le tour de cette île calcaire et le commentaire de **Fabio** ...A vrai dire , malgré quelques vagues et embruns , l'absence presque totale d'oiseaux et de végétation, rien de très significatif jusqu'aux premières grottes et là, nous sommes rejoints par une flottille puis, c'est bord à bord que nous



visiterons la côte ouest de l'île : des constructions anciennes évoquant des noms connus ... **Malaparte**, **Le Corbusier**, **Krupp**... beaucoup de nouvelles...et, ce sont les rochers **Faraglioni**, îlots battus par flots que nous franchirons par une porte... et, derrière nous, la flottille ..Après le passage devant la grotte bleue où attendent de nombreux touristes, souvent Asiatiques, nous rejoignons Marina Grande et le téléphérique qui nous conduira au restaurant... à **Capri**... il fait alors très chaud..

Après le repas, visite guidée du « **jardin d'Auguste** » à la végétation luxuriante et aux superbes points de vue...puis montée en minibus à **Anacapri** qui offre une très belle vue sur Capri...très belle vue qui se mérite, après une assez longue marche.

Retour au port et, après un temps libre ...hydrojet jusqu'à Sorrente où le groupe débarque oubliant deux des siens à bord... Panique à terre, séisme sur la planète Antonella, mais, que diable, on ne nous avait pas dit que Sorrente n'était pas le terminus du bateau... et voilà nos deux naufragés obligés de débarquer à proximité de l'hôtel où ils arriveront avant nous...!

Une belle journée néanmoins, puisque tout se termine bien!

Quatrième jour :

Comme à l'habitude, **Antonella** nous « chaperonne », **Mauricio** nous conduit...ne manque que **Fabio** que nous cueillerons à la descente du « tacot » venant de Sorrente où il demeure. Il est neuf heures et, sans doute pour passer le temps nous visitons l'exposition de « Camées », démonstration, présentation de l'outillage et, bien sûr des collections...



L'heure venue, visite du site de Pompéi, ville romaine son « cardo », son « décumanus », son forum, son amphithéâtre et toute son organisation sociale et immobilière que l'éruption du 24 qoût 79 après JC fit disparaître en deux jours, ensevelissant la plupart de ses habitants. Le vent soufflait sans doute du nord car Herculanum fut recouvert et le nuage traversant la baie toucha Stabia.



Il faudra attendre seize siècles pour que les fouilles soient entreprises : impuissance... superstition ? Le site fut toujours respecté, en témoigne l'absence de constructions nouvelles et la forêt de pins parasol... Visite traditionnelle du site en choisissant un itinéraire évitant les autres groupes (**merci Fabio**) en précisant bien le rôle de chaque partie qu'elles soient commerces, latrines publiques ou autres lupanars...

Fin de la visite vers midi et rendez-vous au restaurant « **Tibère** » pour une « session » pizzas...orchestrée par un maître « **pizzaiolo** » !



Ici, pas de mystère... on ne mange que ce que l'on prépare...et chacun, partant de son pâton et de tous les ingrédients exigés par la « pizza », sauce tomate, anchois, jambon, saucisson, tomates cerises et, bien sûr, la « mozzarella »... et le « basilic »...mais, attention, calot et tablier blancs indispensables...!



Et commencent les grandes manœuvres : étaler la pâte en l'arrondissant, la garnir et... appeler l'aide « pizzaiolo » qui l'enfournera pour une cuisson de 90 secondes en four à braise...



Cela restera, à coup sûr, un grand moment de l'Histoire de l'APCOS...

L'après-midi, visite des ruines d'Herculanum, plus modestes dans leurs dimensions, et qui ne bénéficient pas de la même sollicitude que Pompéi : environnement sale et frisant l'abandon, peu de visiteurs ...nous sommes dans banlieue de Naples, apparemment respectueuse de l'Histoire de l'Italie, l'accès au site se faisant par les rues « **Aldo Moro** et **Antonio Gramsci** » l'une prolongeant l'autre...l'un ayant été tué par les partisans de l'autre et vice-versa...

Retour à l'hôtel sous un ciel « plombé » et, de fait, la pluie s'invitera vers la fin de la journée puis l'orage...

Cinquième jour :

Départ à 8 heures sous la pluie et quelques « éclairs », puis route jusqu'à **Salerne**. Grosse agglomération portuaire blottie au pied de la falaise calcaire, **Salerne**, totalement remise des dégâts relativement importants liés à l'offensive américaine de 1943, semble prospère, en raison, peut-être , de l'efficacité

de la nouvelle politique de mise en valeur du « ${\it Mezzogiorno}$ » (usines Alfa Roméo entr'autres).

Ce dimanche matin pluvieux n'incite guère à la promenade et, le front de mer agrémenté de palmiers et de tamaris , ainsi que les ruelles conduisant à la cathédrale St Mathieu (Duomo San Matteo) que nous allons visiter, sont désertes... Cette cathédrale St Mathieu, de style « baroque napolitain » quelque peu « rococo », reconstruite après la guerre vaut surtout par sa « crypte », censée abriter les restes de l'évangéliste Mathieu. Cette crypte, de mêmes dimensions que la cathédrale voûtée, divisée par des colonnes, entièrement revêtue de marbre, est une « merveille », abstraction faite du vœu de pauvreté de « l'Eglise »...ai-je entendu...!

La pluie a cessé quand nous reprenons notre bus et faisons route vers Paestum pour :

• la visite d'un domaine agricole de la « région de la **Mozzarelle di Bufala di Campana** » à savoir , un vaste ensemble consacré à l'élevage de buffles destinés à la production de lait avec lequel sera obtenue la dite « Mozzarella ». Un cheptel de 400 laitières, une « stabulation libre » moderne sur « caillebotis » laissant perplexe ce bétail plus habitué à se « vautrer » dans la boue qu'à ruminer sur des planches … quelques tracteurs, FIAT bien sûr…Ce n'est plus la Campanie « profonde » d'il y a un demisiècle… à notre première visite!

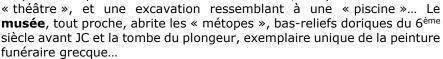


• le repas, à la ferme, loin des bufflonnes, dédié aux « fromages » et, de l'entrée au dessert , tout sera fromage...

• la visite du **site archéologique** de **Paestum** qui réunit les vestiges d'une cité grecque datée de sept siècles avant JC et devenue romaine dix siècles plus tard. Classée au patrimoine mondial, cet ensemble vaut surtout



par ses trois temples relativement bien conservés et particulièrement le temple de **Neptune** ...plus imposant que la « **Basilique** » ou le temple de « **Cérès** » ... La cité, qui semble avoir été abandonnée au moyen âge , sans doute à cause de la « malaria », n'apparaît plus que par des « murets » entre lesquels il est possible de retrouver le « forum », une partie du



Le beau temps revenu, retour à l'hôtel où nous quittons définitivement **Fabio** et **Mauricio**, nos très bons accompagnateurs en Campanie...



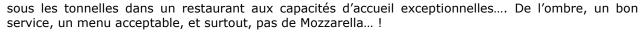


Sixième jour :



Journée peu chargée... nous partons à 9 heures! Route vers l'abbaye de **Cava dei Tirenni**, proche de **Salerne**. Celle-ci, juchée à flanc de montagne sous un promontoire calcaire, a, semble-t-il, beaucoup souffert des bombardements de 1943, mais a été reconstruite. Une guide locale nous accompagne pour découvrir ...un joyau... où les piliers, les murs, les plafonds sont couverts de marbres aux couleurs chatoyantes ...!

Vers 11 heures, route vers **Sorrente** pour le déjeuner, servi



Temps libre, promenade dans les rues surpeuplées, quelques achats et dégustation de **Limoncella**, boisson à base de citron... citrons récoltés dans le jardin contigu.

Retour à l'hôtel, coucher de soleil, vue sur le Vésuve... la routine avant dîner ... la **planète Antonella** est au firmament.... Bref, c'est le bonheur car demain...demain, il faudra faire les valises, car dès 9h30 nous entamerons les procédures de retour vers Paris ...

En conclusion, et, en toute « **subjectivité** » car nous pardonnons beaucoup à cette **Italie** que nous aimons, *ce fut un beau voyage* ... !

Un grand merci à Aline et Anik, nos organisatrices, et à bientôt!

GJR

DEJEUNER ANNIVERSAIRE LE 28 JANVIER 2017

A l'Auberge du Moulin Vert

ette année l'APCOS fêtait son 27ème anniversaire au cours d'un déjeuner à l'Auberge du Moulin Vert dans le 14ème arrondissement de Paris, à deux pas de la rue d'Alésia. Nous étions 86 à nous retrouver dans une ambiance joyeuse et ... bruyante. Il est vrai que chacun(e), retrouvant des ami(e)s qu'il n'a pas vu depuis un an, doit lui dire, dans un temps forcément trop court, les mille et une nouvelles survenues entretemps. Merci à celles et ceux qui ont contribué à la réussite de ce moment d'amitié : Annick pour l'organisation, Aline qui a géré les réservations et Hubert qui a créé invitations et menus. Merci à Jean-Paul André, notre photographe officiel.



PG



(Photos Jean-Paul André)

PRODUITS DERIVES A.P.CO.S

AUTO-COLLANT Classique ou sous vitre2€
BLOC PRESSE PAPIER en verre optique, transparent ou couleur 35€
CARRE DE SOIE Concorde 90x90cm (Aquarelle Pierre Boucheix) bleu50€
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
CASSETTE VHS ou DVD 10" de Rêve
CRAVATE SOIE
ECUSSON A COUDRE tissu blanc (logo A.P.CO.S)
LIVRES Icare "Spécial Concorde"
PARAPLUIE en toile bleu marine, ouverture automatique 20€
PIN'S APCOS3€
PIN'S Concorde doré10€
POLO blanc 100% coton maille piquée SSOLDE 5€
PORTE CLES en verre optique
PORTE CLES Flamme5€
POSTER Cockpit Concorde 70x50 cm (Eric Célérier) 15€
T-SHIRT blanc 100% coton maille iersev S-M-L-XLSOLDE5€

PRODUITS DERIVES

















Carte postale cockpit Concorde



Carte Postale Concorde





Carré de soie 90x90cm (Aquarelle Pierre Boucheix)



CALENDRIER 2017

Édition avril 2017

Les réunions de Bureau de l'APCOS, se tiennent à Paray Vieille Poste, Bâtiment sheds, 1^{er} étage, Bureau 1D017.

2017

10 mai **Bureau** 10h00 24 mai **Bureau** 10h00 7 juin **Bureau** 10h00

9 juin Exposition Pissarro Musée du Luxembourg

21 juin Bureau 10h00

5 juillet Bureau 10h00 Vive les vacances

25 juillet Commémoration de l'Accident

5 - 12 septembre, voyage en Ecosse

6 septembre **Bureau** 10h00 20 septembre **Bureau** 10h00 4 octobre **Bureau** 10h00

17 octobre Conseil d'administration 9h30

8 novembre **Bureau** 10h00 22 novembre **Bureau** 10h00 6 décembre **Bureau** 10h00 20 décembre **Bureau** 10h00



CONTACTS

Siège Social de l'APCOS :

Gilbert BARBAROUX, 25/27, Bd ARAGO 75013 PARIS

Tél.: 01.45.35.55.47

Local Paray Vieille Poste: Bâtiment Sheds. Bureau 1D017

Air France, 1 Avenue du Maréchal Devaux, 91551 Paray Vieille Poste.

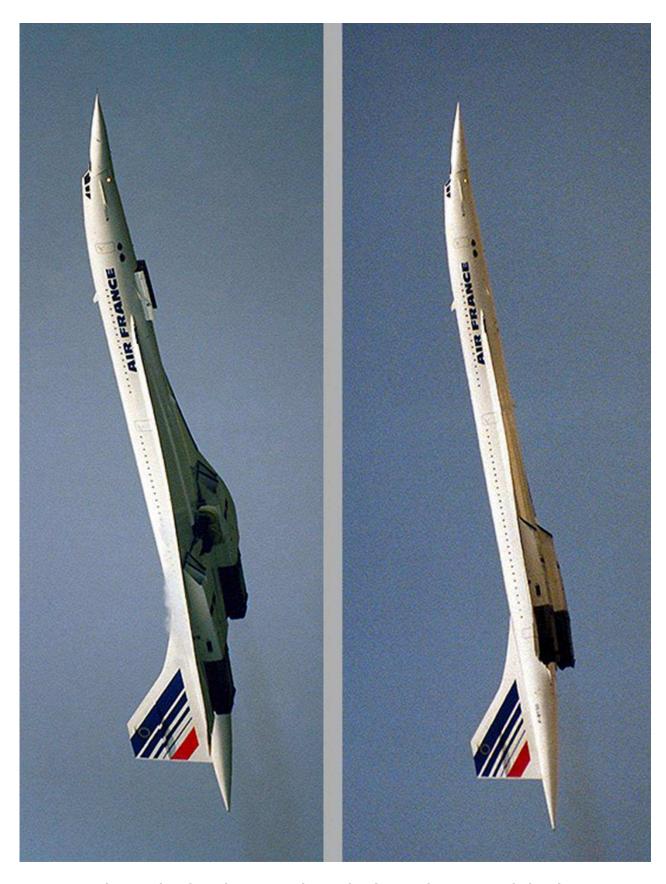
Tel: 01 41 75 22 92 mail.apcos@airfrance.fr



Accès à la zone de Paray.

- Pour les personnels actifs ou retraités d'Air France, le badge Compagnie vous permet d'entrer **en piéton** sur le site.
- Les personnes extérieures doivent se présenter à l'accueil Air France pour obtenir un badge visiteur.
- Si vous êtes en voiture, dans tous les cas, vous devrez la laisser au parking visiteurs. Accéder ensuite à pied au local de l'Apcos.

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



Sierra Delta s'envole pour un de ses derniers Paris – New York depuis la piste 08 gauche de Roissy (mai 2003). Photo Pascal Chenu