

N°54 octobre 2017

mach 2.02



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE





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.

Impression : Editions Air France

Revue Mach 2.02 N°54, octobre 2017

- 1 SOMMAIRE**
- 2 EDITORIAL DU PRESIDENT**
- 3 ATMOSPHERE, ATMOSPHERE**
- 4 LA BATAILLE POUR NEW YORK**
Par André Rouayroux
- 8 LE PREMIER CONCORDE A NEW YORK**
Par Pierre Dudal, témoignage recueilli par André Rouayroux
- 12 TROIS DECOLLAGES ET PUIS S'EN VA**
Document Henri Perrier
- 13 ET LA POMME FUT CROQUEE**
Par Pierre Dudal, témoignage recueilli par André Rouayroux
- 17 22 NOVEMBRE 1977**
Par Claude Monpoint
- 20 PREMIER NEW YORK EN CONCORDE VU PAR TF1**
Par Christian Fontaine
- 22 MON ANNEE 1977**
Par Nicole Méneveux
- 24 NEW YORK EN CONCORDE, LA ROUTINE ? PAS TOUJOURS !**
Par Alain Bataillou
- 26 PARIS NEW YORK – AN 26 DE L'ERE SUPERSONIQUE**
Par Jean-Louis Chatelain
- 28 NEW YORK PARIS AUX COMMANDES DE CONCORDE**
Par Pierre Grange
- 31 HOMMAGE A MONSIEUR SAM SHEPARD**
Par Caroline Cadier
- 32 VOL EN T6 A LA FERTE-ALAIS**
Par Patrick Sevestre
- 34 CARNET GRIS**
- 37 17^{ème} CEREMONIE COMMEMORATIVE DE L'ACCIDENT**
- 38 INAUGURATION DU NOUVEL ESPACE CONCORDE A TOULOUSE**
Par Carole Guérand
- 40 CONFERENCE/EXPO DANS LES LANDES**
Par Jany Bellat
- 43 EXPOSITION PISSARRO A ERAGNY**
Par Ginette et Jean Rousseau
- 46 PRODUITS DERIVES APCOS**
- 48 CALENDRIER 2017 - 2018**
- 49 CONTACTS**

EDITORIAL



Il y a quarante ans, la Cour Suprême tranchait et autorisait Concorde à desservir New York. Deux jours après, le 19 octobre 1977 Jean Franchi posait le Sierra Bravo devant un parterre de journalistes. Trois journées et autant de décollages et d'atterrissages suffirent pour lever une barrière que l'on pouvait penser infranchissable : celle du bruit. Un mois plus tard, le 22 novembre, les deux Compagnies Air France et British Airways débutaient leur exploitation régulière supersonique. De l'avis des spécialistes, sans New York, l'exploitation Concorde aurait cessé au début des années 80. C'est dire l'importance de ce qui s'est passé en octobre et novembre 1977 et qui justifie ce numéro spécial New York. Je remercie celles et ceux qui ont bien voulu témoigner de ce que fut cet aboutissement.

Cet été, Gilbert Defer est parti rejoindre les étoiles ; c'est un membre éminent de la prestigieuse équipe des Essais en Vol Concorde qui s'en est allé. Gilbert, c'était une grande compétence professionnelle et un humour acéré. Il y a 10 ans, pour les 30 ans de l'ouverture de New York, nous avons organisé une manifestation au MAE au cours de laquelle nous avons effectué, grâce à Loïc Pourageaux et André Rouayroux, nos premiers enregistrements. A cette occasion, Gilbert a su nous parler de l'aventure Concorde avec beaucoup de sensibilité. « Concorde c'était notre Lune à nous » a-t-il dit. Il avait effectué son premier vol sur Concorde le 13 mai 69, année du débarquement sur la Lune, et faisait un parallèle entre les programmes Apollo et Concorde, parlant des qualités d'enthousiasme, d'audace et d'esprit d'équipe, qui sont nécessaires pour atteindre d'aussi ambitieux objectifs. Ces grandes qualités étaient les siennes.

Notre association poursuit son objectif de préservation du patrimoine Concorde. Grâce à notre accord avec les Archives Nationales, nous pouvons, à présent, transmettre dans un fonds Apcos, tous les documents qui pourront dire aux générations futures comment fut conçu et exploité cet avion exceptionnel. Aidez-nous dans cette tâche en nous faisant parvenir tout élément témoignant de ce que fut Concorde. C'est le challenge des années à venir.

Pierre Grange

Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue : **Gilbert Barbaroux, Alain Baron, Alain Bataillou, Jany Bellat, Philippe Bianco, Philippe Borentin et le site « lesvolsdeconcorde.com », Caroline Cadier, Pierrette Cathala, Jean-Louis Chatelain, Edouard Chemel, Pierre Dudal, Christian Fontaine, Pierre Grange, Carole Guérand, Joël Guichet, Raymond Machavoine, Nicole Méneveux, Hubert Michaut, Claude Monpoint, André Palau, Jean Pinet, Jean-Yves Plantey, Yannick Pluchon, Bernard Pourchet, Béatrice Ringenbach, André Rouayroux, Ginette et Jean Rousseau, Jean-Michel Roy, Patrick Sevestre, Aline Weyl.**

Remerciements aux membres du comité de relecture.

ATMOSPHERE, ATMOSPHERE

En 1976, **Jean-Claude Decaux** (Créateur de l'Abribus) publie cette lettre aux new-yorkais dans le *New York Times*. Son avis représente bien l'état d'esprit des français durant la longue « bataille pour New York ». (Document Philippe Borentin)

Open letter to New Yorkers

My name is Jean-Claude Decaux. I am 39, French, married, and have 3 sons. I started my own company on my eighteenth birthday.

Ci dessous, publié par Jean-Claude Decaux, le texte français de sa LETTRE AUX NEW-YORKAIS paru la semaine dernière dans le «New York Times».

Je m'appelle Jean-Claude DECAUX, j'ai 39 ans, je suis français, marié père de trois garçons.

J'ai créé mon entreprise le jour de mes 18 ans. L'origine de cette rage de réussir fût, je dois l'avouer, l'image du pays qui offre sa chance aux hommes courageux et entreprenants : ce pays, ce sont les Etats-Unis - c'est le vôtre.

Si je prends aujourd'hui la liberté de m'adresser à vous, c'est parce que le peuple français ne comprendrait pas que le pays qui nous montre le chemin de la libre entreprise, du courage, ce pays qui est celui de LINDBERG et des exploits de l'Espace, interdise l'accès de l'aéroport de NEW-YORK au plus rapide oiseau du monde, "CONCORDE".

La libre entreprise appelle la compétition. Aujourd'hui, l'ANGLETERRE et la FRANCE ont créé un avion unique au monde ; les Etats-Unis devraient applaudir notre réussite et accueillir ce grand progrès dans le domaine de l'aviation. Ainsi, l'image américaine serait préservée et les Etats-Unis demeureraient un exemple pour le monde.

Alors que l'exemple des Etats-Unis a encouragé une mutation à l'échelle du monde, un autre refus de laisser CONCORDE se poser à New-York décevrait profondément des millions d'Anglais et de Français. De plus, le refus de laisser atterrir CONCORDE ralentirait le progrès technique ainsi que l'esprit d'entreprise.

Les Etats-Unis doivent rester ce très grand pays qui sait susciter, encourager, favoriser les idées nouvelles en même temps qu'il porte à sa tête des hommes neufs, jeunes, aux idées généreuses. Pourront-ils conserver cette image au dehors, s'ils tuent ce bel oiseau qui n'a commis qu'un seul péché, celui d'être le plus beau, le plus rapide... et seulement parce que ceci vous dérange provisoirement ?

Les dirigeants de New-York, les New-Yorkais eux-mêmes, le peuple américain tout entier doivent dire oui à CONCORDE. Avec les milliers d'Anglais et de Français qui ont travaillé et travaillent pour ce supersonique, des millions d'Anglais et de Français retrouveront alors l'image de cette Amérique qui a toujours montré, en plus de son fair-play, que la liberté, en toutes circonstances, devait effacer les frontières. L'homme libre ne l'est déjà plus s'il se barricade. Votre grandeur n'a-t-elle pas toujours été d'accepter la compétition libre et ouverte ?

Cette lettre est une initiative personnelle. Elle est écrite par un homme libre qui veut parler à des citoyens libres. Elle n'est dictée par aucune pression. J'aime passionnément mon pays, et parce que je ressens aussi une profonde admiration pour le vôtre, j'ai tenu à vous dire ma pensée, par l'intermédiaire de ce grand journal New-Yorkais.

J.C. DECAUX

LA BATAILLE POUR NEW YORK

De si longs palabres ...



Par André Rouayrou

« L'Amérique, l'Amérique..., je veux l'avoir et je l'aurai ... », la France des années 1970 reprend à tue-tête ce refrain de Joe Dassin. Un hymne estival, symbole du rêve et de l'attractivité que représentent ce pays qui, au faite d'un pari insensé, vient de rendre la lune à portée de fusée. Eh bien pour Concorde, il en fut ainsi, même si cette Amérique-là, n'a pas été des plus fair-play face à un sujet qu'elle a mésestimé et sur lequel elle s'est trompée dès le début de l'aventure. C'est l'avion lui-même qui est attaqué et le programme remis en cause. Les compagnies l'ont vite compris ; Concorde sans l'Amérique, ce sera la fin d'un beau rêve et l'abandon définitif du programme. Face à l'enjeu, tous font bloc. La partie s'annonce difficile mais qu'importe, Concorde doit gagner !

La défense de Concorde est assurée par Air France (AF) et British Airways (BA), appuyées par les deux constructeurs (Aérospatiale et British Aircraft Corporation) et soutenues par leurs gouvernements respectifs. L'objectif est double ; d'une part répondre à toutes les critiques qui leurs sont opposées et par là même, démontrer que l'interdiction faite à Concorde est illégitime et sans fondement.

Face à elles, le PONYA, l'autorité aéroportuaire de New York et du New Jersey, qui pour justifier son refus inconditionnel de la venue de Concorde, compte s'appuyer sur sa connaissance des arcanes judiciaires américaines. Un système pyramidal qui va de la simple Cour de justice fédérale où les juges sont élus par les citoyens, pour se hisser jusqu'à la Cour Suprême des Etats-Unis, constituée de 9 « sages » nommés à vie par le Président. Un environnement politico-juridique fondamentalement différent du nôtre, dans sa construction, son fonctionnement et sa philosophie.

Tout va aller très vite et la survie du programme franco-britannique va se décider au sein d'un univers où la rigueur scientifique est remplacée par la subtilité des procédures et où les seules performances mesurées restent celles des avocats. Les coups se préparent dans l'ombre des cabinets et des officines et se décochent dans la lumière des salles d'audience ou à travers la presse. Seul le KO assurera la victoire de l'une des parties. Il n'est maintenant plus question de compromis temporaires. Les événements à suivre peuvent s'apparenter à un combat de boxe sans ring et au règlement simplifié. Espérons que l'arbitre ne se laissera pas trop intimider !

Round 1 - L'Observation

Le premier coup de gong retentit le 4 février 1976, quand William Coleman, secrétaire d'état aux transports, rend son verdict. A compter de ce jour annonce-t-il, les compagnies AF et BA sont autorisées à exploiter Concorde de et vers New York et Washington pour une période probatoire de 16 mois.

Le 11 mars, les Autorités du port de New York et du New Jersey (Ponya) lui répondent directement. Il n'y aura pas de Concorde à New York pendant au moins 6 mois. Son statut privé l'y autorise et avant de s'engager, ses experts veulent analyser le résultat des enregistrements sonores programmés à Washington.



William Coleman

Le 17 mars, AF et BA jugent cette décision anticonstitutionnelle et portent le dossier devant la Cour du District Sud de l'Etat de New York présidée par le juge Pollack. Les compagnies ont-elles déjà compris combien le règlement de ce dossier pourrait-être long ? Une première audience est fixée le 13 septembre prochain.

TEMOIGNAGE



**Milton Pollack, Federal Judge
New York Southern District**

Le 24 mai 1976, ce sera l'ouverture commerciale de Washington. Un immense rassemblement populaire. Les Américains veulent voir cet avion qu'on leur décrit comme satanique et se rendre compte de la réalité. Ils rencontreront un avion élégant, racé, peu bruyant et commencent à douter de tout ce qui leur a été préalablement annoncé.

Le 3 septembre, au fil des résultats positifs enregistrés à Washington, les compagnies prennent confiance et décident de laisser au Ponya un temps nécessaire à l'analyse des documents attendus. Dans cet esprit et n'ayant a priori aucune raison de mettre en cause la bonne foi du Ponya, elles demandent le report de l'audience du 13 septembre.

Les deux parties se jaugent, s'étudient, se testent. Elles attendent les résultats du prochain conseil d'administration du Ponya (10 décembre), à l'issue duquel une décision doit être rendue. Mais quelques jours avant cette réunion, le Ponya fait savoir qu'il ne sera pas en mesure de prendre de décision avant le 10 février 1977. Le premier rebond d'une longue suite sans fin qui conduira l'affaire au 10 février, puis au 10 mars ... comme si le Ponya fuyait sans cesse le contact. Serait-il si vulnérable ou simple stratégie d'usure ?

Alors, trop c'est trop ! Les Compagnies décident de sonner elles-mêmes la fin de ce premier round et demandent au juge Pollack de fixer une date définitive pour la première audience. Ce sera le 28 avril prochain. Fin du premier round.

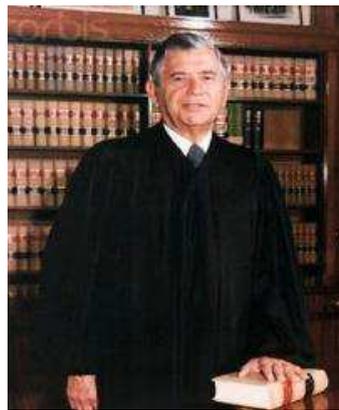
Round 2. - Premiers échanges

Le second coup de gong retentit le 28 avril, lors de l'ouverture du procès. Rien de bien particulier dans le fond, mais beaucoup dans la forme. New-York n'est pas Paris et les robes noires à bavette blanche font place au strict costume de ville. Quant au reste : procédures, procédures...

Le 11 mai, le juge Pollack déclare illégale l'interdiction faite à Concorde de se poser sur l'aéroport de New York. Le Ponya encaisse le premier coup et fait immédiatement appel, alors que recherchant le KO, les Compagnies annoncent que leurs services supersoniques sur New-York débiteront le 20 juin, soit dans quelques 5 semaines.

Le 24 mai, le Ponya qui compte faire valoir ses droits et ceux des Américains, introduit le dossier auprès de la Cour d'Appel de New York.

Le 1^{er} juin, le juge Kaufmann, président de la Cour d'Appel, maintient jusqu'à nouvel ordre l'interdiction faite à Concorde de se poser à NYC. Une décision incomprise des Compagnies : Que signifie jusqu'à « nouvel ordre... » ? N'est-ce qu'un effet de manche ? Que cherche Kaufmann ? Il veut en réalité s'octroyer le temps nécessaire à analyser ce dossier dans le fond. Et si la position du Ponya était réellement « déraisonnable et discriminatoire » interroge-t-il ? La lecture des nombreux documents en sa possession lui permet de constater qu'à ce jour, aucune réglementation officielle concernant le bruit des avions supersoniques, n'avait été promulguée par le Ponya. Dans ce cas, est-il légalement possible d'interdire la venue de Concorde à NYC ? Le 24 juin par exemple, il reviendra vers le juge Milton Pollack, juge de la première instance, en lui demandant d'apprécier cette opinion.



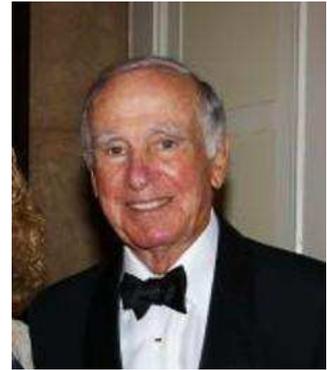
**Irving Kaufman
Chief Judge
Court of Appeal**

Vont s'en suivre une longue partie de procédures, d'échanges de conclusions, de remise d'études... Rien de très particulier, si ce ne sont les deux nouvelles actions introduites par le Ponya.

Le 7 juillet, le Ponya décide une nouvelle fois de maintenir l'interdiction faite à Concorde en attendant que les études sur les vibrations causées par le supersonique soient terminées et que le rapport de la FAA sur les résultats de Washington soit publié.

TEMOIGNAGE

Le 3 Août, sous la plume de son Président Alan Sagner, le Ponya écrit au nouveau Secrétaire d'Etat aux Transports, Brock Adams. Il lui demande de considérer les études en cours sur les vibrations, avant de présenter son rapport définitif sur la période d'essai du supersonique à Washington. Dans le même élan, il écrit également à Richard Heldenfeld, directeur de la NASA, pour lui demander d'utiliser toute leur expérience pour établir un indice des vibrations provoquées par Concorde, sans oublier les nuisances qu'elles pourraient causer aux riverains. De nouveaux essais que tous savent être longs et dont la mise en route ralentirait encore la procédure.



Alan Sagner
Ponya President

Le 17 août, le juge Milton Pollack répond à la demande du juge Kaufmann, président de la Cour d'Appel. Eh oui lui dit-il, je considère que l'interdiction faite à Concorde est « excessive et injustifiée ». Je la juge également « discriminatoire, arbitraire et déraisonnable » puisque face au refus permanent du Ponya, Concorde n'a même pas eu la possibilité de prouver qu'il est bien acceptable sur l'aéroport international de New York ! Une énergique plaidoirie consignée dans un document de 40 pages laissant apparaître comme peu probable que le jugement en appel soit défavorable à Concorde. Peut-on pour autant parler d'une avancée décisive pour les Compagnies ? Peut-être pas encore !

Round 3 – Du combat au pugilat.

L'issue alors incertaine de la décision juridique, réveille l'ensemble des anti Concorde. Les uns derrière les autres, tous vont rentrer en action, de manière plus ou moins ordonnée. Les riverains, les nombreux comités d'action, les médias et enfin les politiques locaux et nationaux. Piqués au vif, les avocats du Ponya montent à l'assaut de la machine judiciaire américaine. Dans un premier temps ils obtiennent un délai supplémentaire de ... 3 jours pour déposer leur recours. Courte victoire, mais victoire quand même !

La Cour d'Appel de New York fait savoir qu'elle se réunira en audience publique, le 19 septembre, confirmant jusqu'à cette date l'interdiction d'atterrissage à New York pour Concorde. Un petit mois à attendre ? Non, un long mois pendant lequel tous les coups vont être permis. La presse d'abord. Le « New York Post » du 30 août annonce que Concorde pourrait être autorisé à se poser aux Etats-Unis, pour 8 années, sans modification des normes de bruit actuelles. Stupeur et énervement du Ponya dont les incessantes interventions obligeront un porte-parole du ministère américain des transports à démentir l'information le jour même.

Puis le 4 septembre, une source proche de la Maison Blanche fait savoir que le Président Carter serait favorable à accorder à Concorde, le droit d'atterrir sur les 12 principaux aéroports américains. La liste en est donnée et chacun peut juger. Est-ce un geste annonciateur, préparant la réunion qu'il doit avoir avec Raymond Barre, le premier ministre Français ?



Le lendemain, sous la plume de Pierre Salinger, l'Express annonce que selon le ministre américain des transports, aucune décision n'a été encore prise concernant la possibilité pour les Compagnies de continuer à exploiter Washington, au-delà des 16 mois accordés. Il annonce également qu'une réglementation générale sur les vols supersoniques est en cours d'élaboration.

Mais pourquoi Salinger signe-t-il ce papier dans l'Express, hebdomadaire français, propriété de J.J. Servan Schreiber, viscéralement anti-Concorde ? Souhaite-t-il de nouveau porter le débat en France ? Dans quels buts ? Beaucoup de questions, pas encore de réponse et une constatation : le changement de niveau des interlocuteurs appelés à statuer. C'est le retour des politiques ! En fait, rien de bien nouveau, tant la politique appartient à l'ADN de cet avion.

Pour Marcel Cavaillé, secrétaire d'état aux transports, la position du juge Pollack correspond à la position du gouvernement français qui « n'acceptera jamais de mesure discriminatoire vis à vis de Concorde ».

TEMOIGNAGE

Le 16 septembre, le dossier Concorde est politiquement défendu par Raymond Barre face au Président Jimmy Carter. Pour les uns la prolongation de l'interdiction faite à Concorde ne serait pas comprise en Europe et l'administration américaine doit maintenant prendre une position claire. Pour les autres, le rapport du secrétaire d'état aux transports, qui devrait être remis dans les tous prochains jours, reste un préalable incontournable.

Enfin arrive le 19 septembre. La presse américaine s'embrase dans son ensemble alors que les riverains de Kennedy Airport protestent maintenant quotidiennement face à la maison Blanche. Tous pensent que le juge Pollack doit défendre le Ponya et ne pas faiblir face aux Compagnies européennes. Une manière peut-être plus souple d'affirmer que Pollack doit défendre l'Amérique.



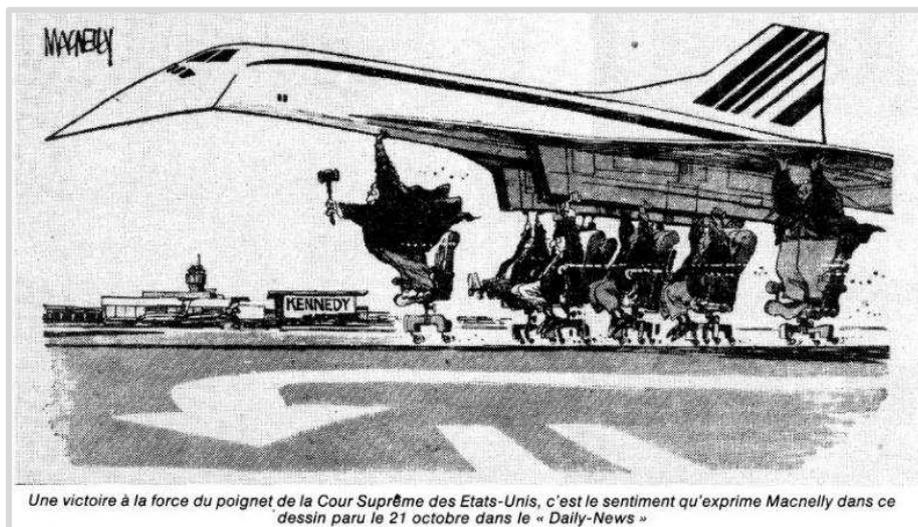
Quand enfin, le 29 septembre tombe le verdict attendu. La Cour d'Appel de New York autorise l'atterrissage de Concorde sur l'aéroport Kennedy de New York. Dans un ultime sursaut, le Ponya va encore essayer de faire reculer l'échéance. Il va demander un sursis de 30 jours pour pouvoir proposer de nouvelles normes de bruit, plus contraignantes. Une demande refusée ouvrant le ciel américain et les pistes de Kennedy au supersonique franco-britannique. Les premiers vols techniques vont pouvoir commencer ... à moins d'une décision contraire de la Cour Suprême.

Le 30 septembre, le Ponya annonce qu'il saisit la cour suprême. Son président Alan Sagner lance « nous prendrons le temps nécessaire pour une décision finale et n'avons pas l'intention de plier aux pressions des tribunaux ». Les politiciens locaux se déchainent. Le gouverneur de l'Etat de New York annonce qu'il mettra son veto à toute décision du Ponya autorisant les vols d'essais de Concorde à Kennedy. Le futur maire de New York Ed Koch, affirme même que « Concorde ne devrait pas atterrir à New-York », invitant ainsi le supersonique dans la campagne électorale.

L'Amérique s'enflamme de nouveau autour de cet avion. Les uns derrière les autres, les aéroports font savoir leur opposition à recevoir Concorde. Boston va ouvrir la marche, suivi par Los Angeles, San Francisco, Chicago puis Seattle... Une longue liste parmi laquelle manquent quand même certains aéroports comme Dallas qui sait combien Concorde a été plébiscité lors des festivités d'inauguration de 1973. Si Miami reste partagée, Las Vegas veut recevoir « ... plein de Concordes remplis de milliers de joueurs venus d'Europe ».

Enfin, le 17 octobre 1977, la Cour Suprême des Etats-Unis rejette la demande en appel du Ponya. La voie est maintenant libre. Deux jours après, en provenance de Toulouse, le F-WTSB atterrit pour la première fois à New York Kennedy Airport. L'ère du transport supersonique va pouvoir commencer.

AR



LE PREMIER CONCORDE A NEW-YORK

Le 19 octobre 1977, vol Aérospatiale 9001, Toulouse New-York



Par Pierre Dudal

Pilote d'essais CEV et CDB Air France

1^{er} Chef de Division Concorde

Témoignage recueilli par André Rouayroux.

En octobre 1977, la cour suprême de l'état de New-York affranchit Concorde de la vindicte des derniers opposants et lui ouvre définitivement le ciel new-yorkais. Quarante-huit heures après l'annonce du verdict, un premier vol technique est organisé par Aérospatiale au départ de Toulouse. Il a pour mission de tester et de valider les procédures antibruit, spécifiquement mises en place pour l'aéroport John Fitzgerald Kennedy (New-York JFK).

En réalité, tout est déjà prêt depuis bien longtemps. Les procédures d'approche et de départ ont été maintes fois testées au simulateur puis à Casablanca et sur la plateforme de Blagnac. Un travail considérable a été réalisé pour présenter aux autorités américaines la meilleure copie possible. Concernant l'impact du bruit de Concorde à JFK, des dizaines d'enregistrements ont été effectués sur tous les types d'avion à réaction en service à cette date, à différentes heures du jour ou de la nuit, quelques soient les saisons et la météo. Ingénieurs français et britanniques construisent des modèles, les affinent puis les reprennent une fois encore, pour enfin présenter aux autorités américaines le « Noise Performances at Kennedy », le fameux « Grey Book » comme ils l'appellent.

Quelques ultimes réunions de paramétrage permettent de sélectionner un appareil, d'en confirmer l'équipage et les participants et de régler d'ultimes détails logistiques. Sur le choix de l'avion, il fallait disposer à la fois d'un appareil le plus proche possible des avions de série afin de coller aux situations d'exploitation, mais également équipé de l'instrumentation de mesure nécessaire à la bonne fin de la mission. Un unique avion réunissait ces deux conditions, le F-WTSB, un avion de la SNIAS, portant le numéro de série 201. Le hasard veut qu'il arbore sur chaque profil, soit la livrée d'Air France, soit celle de British Airways. Que demander de plus ?

Le 18 octobre, c'est avec nos amis britanniques que nous effectuons une dernière séance de simulateur afin de répéter ces gestes et procédures maintenant si familiers. Le 19 octobre au matin, aucune émotion particulière ne paraît quand Jean Franchi signe le plan de vol. La case 17 de ce document définit bien KJFK comme aéroport de destination, une première ! En gravissant la passerelle, nous avons encore un peu de mal à croire que nous partons pour New-York. Une intervention de dernière minute n'allait-elle pas, une fois encore, tout remettre en question ? Notre décollage, fixé en milieu de journée, n'a rien d'un grand départ. Seuls quelques compagnons s'affairent autour de l'avion, aligné comme d'habitude face à « l'abreuvoir », le parking dédié aux essais en vol à Toulouse.

Ce vol et les vols techniques qui vont suivre, permettront à la fois de roder sur site les procédures de décollage et d'atterrissage et d'identifier le comportement de l'avion sur les pistes à la surface irrégulière de Kennedy Airport. C'est avec un enthousiasme intact, le maître mot du programme Concorde, qu'enfin nous allions pouvoir démontrer aux new-yorkais, combien leur lutte était erronée.

Jean Franchi, commandant de bord du vol, s'installe à gauche, moi à droite, comme second pilote, et Michel Rétif en une place qui lui est habituelle, face au pupitre du mécanicien. Brian Walpole et Tony Meadows de British Airways nous ont rejoint. Enfin, Henri Perrier, chef de mission et directeur des essais en vol, se joint également à nous. Rappelons l'immense implication d'Henri Perrier pour gagner toutes ces procédures qu'il a lui-même appelé « La bataille pour New York ». Il a été de toutes les conférences, de toutes les présentations, de toutes les stratégies. Un jour ici, un autre là-bas, ne sachant plus par moment laquelle de Washington, de New-York ou de Toulouse, restait sa ville de résidence.



TEMOIGNAGE

En désignant Jean Franchi et Pierre Dudal comme pilotes, l'histoire souligne fortuitement leur parcours aéronautique commun. Incorporés au sein du 12^{ème} détachement des « French Cadets » de Gunter Field en Alabama, tous deux y deviendront officiellement pilotes de chasse, un même jour de 1944 !

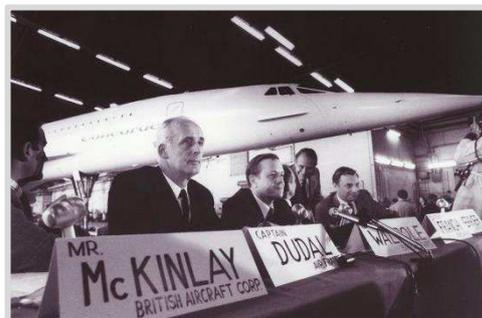
« ST 9001 à destination de New-York... Nous sommes prêts à rouler ». Il est 11h24 quand, dans le vacarme de ses quatre réacteurs, Concorde quitte le sol toulousain avec un chargement très particulier : trente-huit techniciens, mécaniciens, ingénieurs acousticiens, plus sept membres d'équipage. Malgré ce nombre modeste de passagers, il pèse 182 tonnes au décollage. Outre le plein de carburant, l'avion emporte également une batterie d'instruments en tout genre, configurant la charge marchande d'un avion de ligne avec une centaine de passagers à bord. Nous allons ainsi pouvoir nous présenter à destination dans des conditions proches de celles des prochains vols commerciaux.

En route, les clairances sont obtenues sans difficulté et les points de passage avalés au fil du vol : Shanwick à 12h05 et le fameux 30° ouest, point de mi-parcours océanique entre Shannon et Gander, à 12h53. A peine avons-nous le temps d'avaler un carton repas sur les genoux que déjà, nous entrons en contact avec le centre de Moncton à 14h00, puis « Boston Center » pour débiter la descente et la décélération. Enfin « New-York Center » nous autorise à poursuivre notre vol à vitesse subsonique dans le flot du trafic normal, via la route de Hyannis, Hampton et Deer Park.

Les américains vont-ils nous dérouter au dernier moment, arguant des troubles sur l'aéroport Kennedy, des riverains couchés en travers de la piste ou bien la présence de ces fameux cerfs-volants annoncés à grand renfort de presse ? L'approche se passe dans le calme et quand la tour nous demande sur quelle piste nous souhaitons atterrir : « *Quelle est votre préférence ?* » répondons-nous. « *La 04 gauche* » est ainsi désignée.

Après un large virage en mer, nous survolons « Rockaway » à pas de loup, en approche décélérée, c'est-à-dire avec une poussée réduite, en roue libre dirions-nous si nous étions à bicyclette. Face à nous un véritable ballet d'hélicoptères, une douzaine, peut-être plus ? Ils ressemblent à ces petits remorqueurs qui sur l'Hudson river assistaient jadis ces grands paquebots transatlantiques arrivant d'Europe ou d'ailleurs. Sont-ils destinés à assurer notre sécurité, transportent-ils photographes et cameramen attirés par l'événement ? Peu importe !

Après un vol de 4h07 dont 2h40 en supersonique, il est 15h03 en heure locale, quand les roues touchent cette terre new-yorkaise tant attendue. Nous comprenons alors les raisons du choix de cette piste 04 gauche. Une centaine de professionnels de la presse, de la télévision et de la radio, y sont regroupés en bordure de piste. Il aurait été effectivement difficile de les déplacer au dernier moment. Pour son premier atterrissage à New-York, une véritable haie d'honneur accompagne Concorde le long des taxiways. Mécaniciens, pétroliers, pompiers, tous saluent notre arrivée par de sympathiques gestes de bienvenue. A aucun moment nous ne percevons le moindre signe de protestation, ne remarquons la présence de groupe hostile à Concorde, pas plus que nous n'avons dû manœuvrer pour éviter les fameux cerfs-volants. Sereins, nous cheminons lentement vers la zone de fret, vers ce hangar excentré qui nous a été désigné. Pour éviter toute manifestation impromptue, tout acte de bravoure d'un ultime groupuscule de fanatiques, les autorités new-yorkaises ont assigné à Concorde un point de parking sécurisé. Outre les agents de l'immigration et des douanes, nous attendent également les représentants des Compagnies, les indispensables agents de piste, plus quelques journalistes qui se sont joints à eux. L'avion s'assoupit lentement. Encore quelques documents à remplir et quelques papiers à signer avant de le remettre aux compagnons, eux aussi spécialement présents pour cette arrivée.



A peine le temps de réaliser que nous sommes bien à New-York et nous prenons place le long d'une grande table, rapidement dressée dans le hangar. Walpole est à ma gauche, puis Franchi, Perrier, ... nous sommes tous à l'écoute de nos « amis » de la presse new-yorkaise. L'avion a été tracté dans le hangar et d'une certaine façon, participe pleinement à cette première confrontation. Pour la première fois les new-yorkais voient Concorde, pour la première fois ils sont au contact de cet avion si décrié. De lui ou de nous, il est d'ailleurs difficile de percevoir qui focalise le plus l'attention. Outre les quelques explications sur le déroulement du vol, nous répondons aux inévitables interrogations sur les procédures

TEMOIGNAGE

anti-bruit mises en place, sur les réserves carburant ainsi que sur les nuisances annoncées du bang sonique.

Quelques heures plus tard, le *New-York Post* titrera : « *Arrivée élégante et étrange de Concorde* ». Le *News Day* quant à lui se pose la question : « *Il est là ! Concorde arrive sur la pointe des pieds mais pourra-t-il repartir de la même façon ?* »

Lors des trois vols de démonstration qui suivront, les premiers décollages effectués sur la 31 gauche vont tout simplement neutraliser les détracteurs de bonne foi. Le bruit émis, inférieur aux 105 dB nécessaires au déclenchement des enregistreurs, n'a pu être relevé sur les points de mesure. La presse américaine dans sa globalité en rend compte et devient favorable à Concorde. Le *Daily News* du 22 octobre titre : « *Même pas un frémissement sur l'appareil enregistreur, au décollage du 2^{ème} vol !* » Destinées à protéger les communautés riveraines, les procédures antibruit sont adaptées en fonction de la configuration des lieux. L'aéroport de New-York JFK avec ses mille mouvements par jour, se trouve au milieu d'agglomérations urbaines très denses. L'exaspération des riverains est compréhensible, alors qu'on leur annonce l'arrivée d'un nouvel avion dont tout le monde retient qu'il est le plus bruyant d'entre tous. Par chance, JFK est bordé au sud-ouest par une lagune au-dessus de laquelle le trafic aérien est dévié aussitôt qu'il a décollé. Ainsi la procédure sur la piste 31 gauche est la suivante : sitôt après avoir décollé le pilote amorce un virage vers la gauche, « *... as soon as feasible* » (*dès que possible*) demande le règlement. Les bons résultats obtenus répondent au suivi d'une procédure très élaborée, bien connue des pilotes qui fréquentent New-York. Concorde n'a fait qu'imiter ses aînés, et les critiques formulées à son encontre sur les dangers d'un virage à basse altitude sont bien mal fondées. Notre avion supersonique possède en effet nombre d'atouts supplémentaires par rapport aux avions classiques :

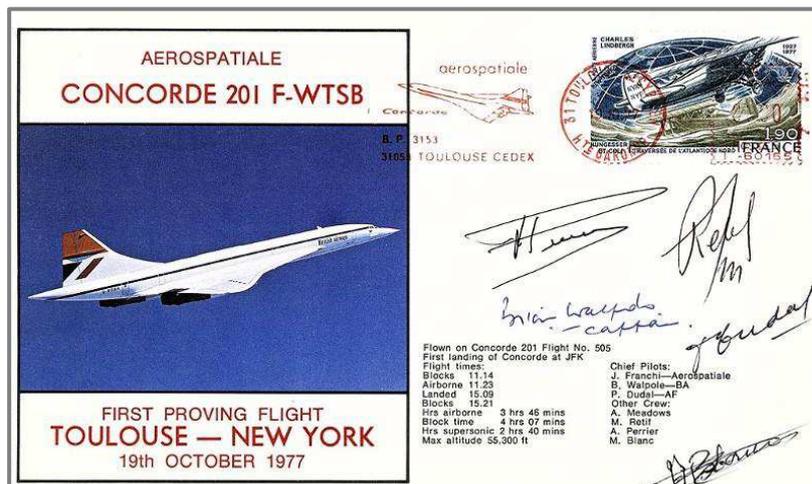


- Au décollage, sa faible envergure comparée à celle d'un « Jumbo » par exemple, supprime les risques inhérents à une mise en virage prématurée.
- De même sa performance au décollage, le place instantanément sur une pente montante importante, favorisant un éloignement rapide du sol pendant la lente mise en virage.
- Enfin, ses qualités de vol incomparables permettent un contrôle rigoureux de l'inclinaison en virage.

Au moment du passage par le travers du point de mesure, la zone la plus sensible aux bruits, une réduction importante de la poussée est effectuée et l'avion s'éloigne dans ces conditions jusqu'à ce qu'il atteigne la côte. Il poursuit ensuite son vol normalement.

En approche également, le gain réalisé sur les niveaux de bruit est spectaculaire. Un abaissement de l'ordre de 5 à 6 décibels, grâce à la mise en application d'une procédure d'approche en décélération constante jusqu'à l'entrée de piste.

Au retour de chacun de ces vols de démonstration, les réactions sont excellentes... hormis les cris rageurs de Carol Berman, la passionaria des mouvements les plus anti-Concorde. L'opinion publique est maintenant retournée. Certains new-yorkais interrogés se sentent collectivement coupables d'injustice à l'égard du supersonique franco-britannique. Ils reconnaissent très spontanément avoir été mal informés, voir trompés. C'est le *Wall Street Journal* du 26 octobre 1977 qui sous le titre « *Sans même un Bang* » explique qu'après ces vols d'essais, il n'a pas été possible de démontrer les nuisances sonores particulières à cet avion. La polémique n'a donc plus lieu d'être.



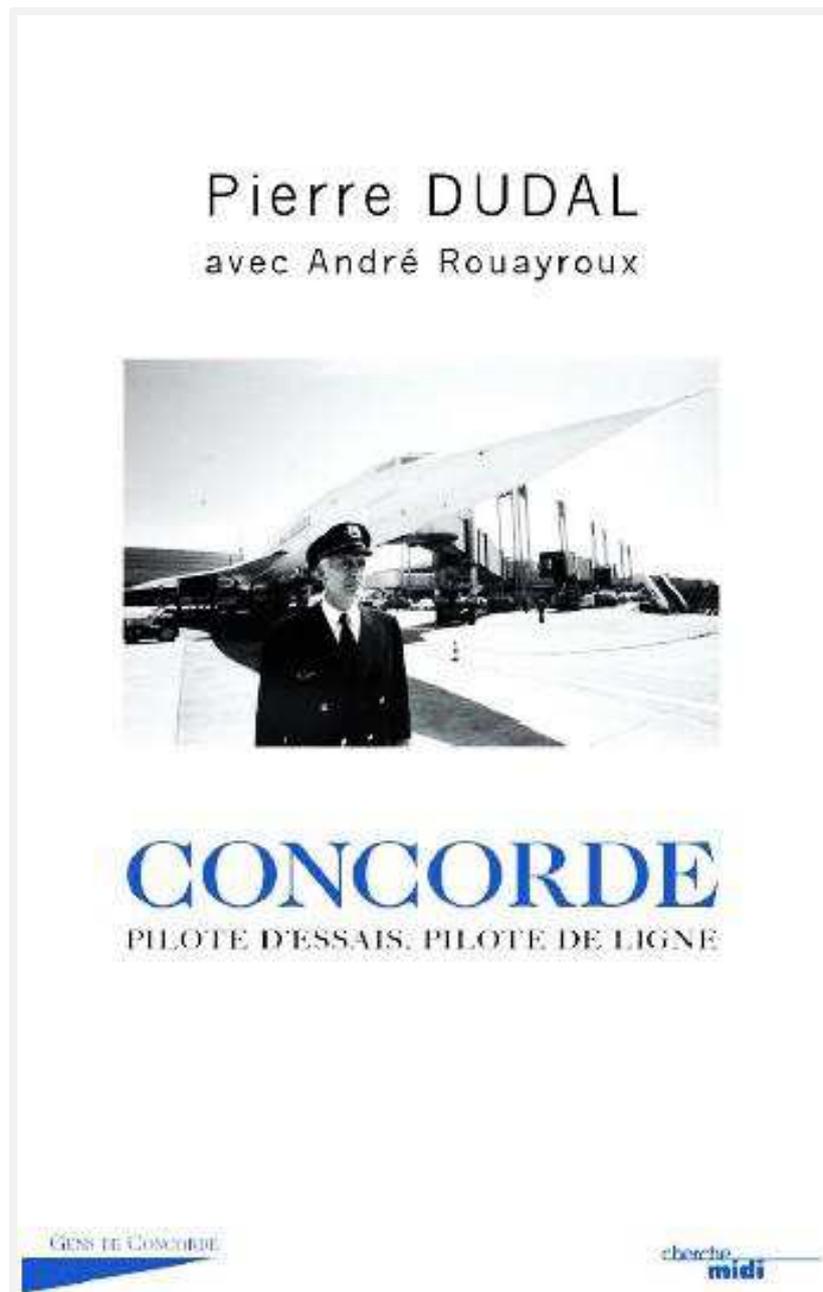
TEMOIGNAGE

« Lors de notre arrivée à New York, nous avons eu la surprise et le plaisir de voir Monsieur Henri Ziegler à la passerelle. A cette date, il avait quitté la société depuis bien longtemps, Concorde n'était plus sa préoccupation quotidienne. Eh bien, par passion pour cet avion et certainement également par amitié pour Jean Franchi et moi, il avait tenu à être présent... » Henri Perrier aimait rappeler cette anecdote, comme si une fois encore il devait confirmer l'enveloppe humaine et technologique de cette grande aventure Concorde.

Pierre Dudal
Avec André Rouayroux

(Photos Philippe Borentin)

Les témoignages de Pierre Dudal recueillis par André Rouayroux et publiés dans cette revue sont extraits d'un livre qui sera en librairie en novembre.



TROIS DECOLLAGES ET PUIS S'EN VA

Copies :

A/DET
A/DC-M. PUEL
DEV (3)
M. FRANCHI

D. E. V.

- 7 NOV 1977

5891

Le 3 novembre 1977, **Henri Perrier** établissait le compte rendu ci-dessous après que Concorde ait effectué 3 décollages et 3 atterrissages à New York (document Philippe Borentin).

A / DC / VS - MM. LEBGUC

BACHELET

Objet : COMPTE RENDU SOMMAIRE DES VOLS AVION N° 1 A J.F.K.

Comme vous me l'avez demandé par téléphone, voici quelques indications qui peuvent être utilisées dans des discussions.

Le tableau joint récapitule les conditions pour les décollages et atterrissages de cette campagne.

Je pense qu'il m'est difficile de publier des mesures de bruit sans entrer dans des détails sur la localisation des points de mesure et sur les organismes qui y ont procédé et pour cela vous devriez voir BAC - MM. MC KINLAY et HAY.

Ce qui peut être dit et répété, c'est que dans tous les cas de décollage ou d'atterrissage (sauf l'atterrissage d'arrivée du vol 505 où les autres appareils se posaient en 13), les mesures effectuées ont montré que certains subsoniques décollant ou atterrissant avant ou après CONCORDE avaient dépassé les niveaux de bruit mesurés par CONCORDE au droit des communautés les plus rapprochées de l'aéroport.



Henri Perrier

DATE	N° DE VOL	DECOLLAGE			ATTERRISSAGE		REMARQUES
		Piste	Masse (LdP)	Vent	Piste	Vent	
19.10	505	TO BLAGNAC	-	-	JFK/04 L	110° 9-10kt	ZFW = 89,6 t - Equipage MM. FRANCHI / DUDAL - 04 L à la demande Aéroport avec 13 en service
20.10	506	JFK/31 L	170,8t	330/17kt	JFK/31R	350/15kt	ZFW = 87,1 t - Equipage MM. WALPOLE / FRANCHI - Masse au décollage correspondant pour conditions du jour à JFK → LHR avec 100 PAX
21.10	507	JFK/31 L	172,3 t	310/10	JFK/31 L	290/13	ZFW = 87,1 t - Equipage MM. DUDAL / FRANCHI - Masse au décollage correspondant pour conditions du jour à JFK → CDG avec 100 PAX
22.10	508	JFK/31 L	172,1 t	270/13	TO BLAGNAC	-	ZFW = 88,7 t - Equipage MM. FRANCHI / DUDAL - Masse au décollage correspondant pour conditions du jour à JFK → CDG avec 100 PAX

TEMOIGNAGE

Alors reprenons une dernière fois les dispositions adoptées.

- **Première hypothèse** : la mise en route et le vol se déroulent sans incident (mécanique ou opérationnel). C'est la précision du minutage qui guidera nos évolutions.
Mise en route : 09h52 TU pour Air France et 10h00 pour British Airways.
Décollage : 10h08 ou 10h11 pour Air France et 10h24 ou 10h27 pour British Airways. Deux horaires à plus ou moins 16 minutes d'écart, retenus en fonction de la piste en service, face à l'Est ou face à l'Ouest. Croisement du 12° Ouest, notre point de convergence : 10h55 pour Air France et 11h07 pour British Airways, respectant l'espacement de 12 minutes, conformément au minimum requis sur le track (*route*) Sierra Mike. Nous le conserverons tout au long de la traversée de la zone océanique.
Descente anticipée avant « Hyannis » : 250 Nm (*Nautical Miles ndlr*) (450 km) pour Air France et 160 (300 km) pour British Airways. Une procédure permettant de résorber 9 minutes d'espacement. L'absorption des 3 minutes restantes sera ensuite effectuée durant la phase subsonique.
Atterrissage à NYC : 13h46 pour Air France et 13h47 pour British Airways. Un horaire nous permettant d'arriver à nos blocs respectifs à 13h55.
- **Deuxième hypothèse** : Un incident se produit au moment de la mise en route. Dans une telle configuration il a été convenu que chacun des Concorde attendrait l'autre pendant un délai ne dépassant pas 30 minutes. Si ce retard est le fait du Concorde Air France, il suffira d'en répercuter la durée à la mise en route de l'avion anglais. Par contre, si ce retard intervient sur l'avion British Airways, les dispositions suivantes seront mises en place :
L'annonce d'un retard de 30 mn intervient durant la phase de roulage du Concorde d'Air France. Ce dernier en résorbera alors 15 minutes par une attente avant décollage, entraînant une consommation supplémentaire de 1,5 tonne. Il croisera ensuite le 12° Ouest à 11h10 et sa descente anticipée débutera à 400 Nm (750 km) avant « Hyannis ». Le début de descente sera en fait ajusté en fonction du retard réel, alors connu.
Heure de passage à « Hyannis » : 13h45. Le reste du vol étant décalé de la même quantité. Si l'information de retard arrive pendant le vol, on retardera alors l'arrivée par une phase subsonique plus longue (descente anticipée 400 Nm avant « Hyannis »). Dans une telle hypothèse, les contraintes de vol dépendant du carburant prendront le pas sur l'arrivée simultanée.



Notre vol du jour, l'AF001 décollera à 10h00 TU, une réserve-avion étant mise en place avec un deuxième Concorde présent sur le terrain, visite prévue effectuée. Nous aurons à bord 100 passagers dont 67 invités. Aux côtés de l'état-major d'Air France se retrouve un échantillon type de la population présente lors de ces manifestations : des ministres, des politiques, des banquiers, quelques hommes d'affaire dont le président de Coca Cola France. Personnellement, je suis heureux d'accueillir mon ami André Turcat ainsi qu'un illustre ancien, Maurice Bellonte. Les 1^{er} et 2 septembre 1930, associé à Dieudonné Coste, ils ouvrirent la traversée de

l'Atlantique nord d'Est en Ouest, en reliant Paris à New York après un vol de 37 heures et 17 minutes. Difficile à imaginer, maintenant installé aux commandes de Concorde.

On m'informe que les médailles commémoratives sont à bord. Alors plus rien ne nous retient ! L'embarquement des passagers et la mise en route se passent sans accroc. Nous arrivons maintenant au point d'attente. Sans nouvelle de nos amis britanniques, nous décollons comme à l'accoutumée, enfin presque, puisque lors de la mise en vitesse, l'importante accélération ressentie a posé de sérieux problèmes « technico-culinaires ». Les assiettes de petits fours ont eu la fâcheuse manie de se mélanger aux assortiments de caviar, saumon fumé et autres gourmandises. Heureusement, le sucre est venu au secours des premiers et la gelée a eu raison des foies gras les plus récalcitrants ! Un an et demi d'expérience en vol vers Washington, nous a déjà bien rôdé sur les procédures et l'itinéraire choisi. Le franchissement de la côte française, entre le Havre et Fécamp, nous permet une montée accélérée presque continue avec un court palier subsonique intermédiaire. La formidable poussée des réacteurs de Concorde, ou plus précisément son rapport Poussée/Poids, pose parfois un problème au pilote lorsque le contrôle aérien nous impose, pour des raisons de trafic, un palier intermédiaire. Passer de 8 000 pieds/minute en montée à une trajectoire horizontale nécessite du doigté et une sérieuse anticipation pour respecter à la fois le niveau de vol imposé et le confort des passagers.



TEMOIGNAGE

L'avion doit ensuite être positionné sur une ligne médiane au-dessus de la Manche pour lui permettre de placer son bang de focalisation, en dehors des zones habitées. Il déroulera ainsi son tapis sonore, large d'environ 80 km, sans toucher ni les côtes britanniques, ni françaises. En montée et en croisière, Concorde va évoluer normalement le long des limites supérieures de son domaine de vol. La raison de ce choix réside dans le fait que la meilleure performance est obtenue à la plus grande vitesse autorisée. En montée par exemple, on estime que sur l'étape Paris – New York un écart de 20 nœuds (35km/h) par rapport à la vitesse optimale de montée (VMO), va pénaliser la consommation de carburant de plus d'une demi tonne.



Le pilotage le long de cette frontière supérieure requiert une plus grande vigilance, notamment dans la zone transsonique (entre Mach 1 et Mach 1.15) quand, alors que l'altitude croît, la loi de montée modifie à la fois la vitesse indiquée et le nombre de Mach. Les automatismes disponibles tels que les modes « Max Climb » et « Max Cruise » du pilote automatique, viennent heureusement seconder le pilote en maintenant les conditions opérationnelles à leur niveau maximum.

Nos passagers, loin de ces considérations techniques, ont terminé l'apéritif et entament un repas subtilement arrosé des meilleurs vins français. Il ne faut pas négliger nos atouts ! Il est treize heures, heure française, et nous avons déjà parcouru 1 700 Nm (3 100 km) soit plus de la moitié du trajet. Lorsque nos hôtes en seront au café, nous aurons commencé notre descente et ne pourrons plus accepter de visite au poste de pilotage.

Les pilotes de l'avion britannique nous font maintenant savoir qu'ils ont été retardés de quelques minutes lors de leur départ. Ils sont 400 Nm (720km) derrière nous, soit à une vingtaine de minutes. Un écart que nous devons résorber avant l'arrivée à New York, pendant la phase subsonique du vol. Nos amis anglais ne pouvant aller plus vite, il nous appartient donc de ralentir. Autant dire que ce premier vol sera bien loin de battre un record de vitesse sur Paris – New York !



Comme nous l'avions préalablement analysé, cette situation nous oblige à débiter notre descente en décélération dix minutes plus tôt que prévu, de manière à nous laisser rattraper. Avec l'aide des contrôleurs aériens, notre descente puis celle de l'avion britannique, nous permet de nous positionner exactement comme prévu. Et lorsque nous nous trouvons en approche finale, le Concorde britannique nous talonne à 2 Nm derrière (4km). Aussi, à peine dégageons nous la piste que le second avion atterrit à son tour. Lentement, majestueusement, nous cheminons maintenant l'un derrière l'autre, nez haut, avant de nous séparer puis de nous retrouver face à face, devant le terminal international. Je suppose que les caméras et les appareils de photos sont prêts ; alors saluons New York !

Le décompte final s'égrène sur notre fréquence radio commune : 3 – 2 – 1 la visière s'anime, puis de nouveau un décompte et le nez de Concorde descend à son tour et ainsi de suite jusqu'au moment où chacun repart vers son point de stationnement.

Il est 08h45, New York se réveille à peine et comme le fait remarquer un membre de notre équipage « *New York en Concorde, c'est le croissant après le beefsteak !* »

Si pour nous le vol est maintenant terminé, la journée s'annonce encore longue. Après les formalités de police et de douane, une longue file de limousines nous attend pour rejoindre le « *Waldorf Astoria Hôtel* ». Au cœur de Manhattan, ce magnifique édifice art-déco héberge les plus prestigieuses manifestations locales. Bryan Walpole et moi-même devons participer à la conférence de presse organisée par le « *New York Board of Trade* », l'équivalent de notre chambre de commerce. A midi, cocktail suivi d'un déjeuner

TEMOIGNAGE

de huit cents couverts. New York voit grand ! Y sont présents les présidents des compagnies aériennes exploitantes, leurs homologues d'Aérospatiale et de la BAC, ceux de Rolls-Royce, sans oublier les ministres des transports des trois pays concernés et j'en oublie certainement. Comme le prévoit le protocole local, les personnalités, dont les pilotes, prennent place sur une estrade face au public. Chacun est séparé de son voisin par un bon mètre en quinconce, laissant au public la possibilité d'apercevoir les trois rangées d'officiels. Autant dire qu'entre les discours, je ne pourrai échanger ni avec mon voisin de droite, le général Jacques Mitterrand alors président d'Aérospatiale, ni avec celui de gauche Sir George Edwards, patron de la BAC.

Le discours le plus attendu est celui de William Coleman, ex secrétaire d'état aux transports. C'est un homme ouvert et sympathique qui pendant la guerre a suivi un entraînement de pilote de chasse sur la base de Tuskegee - Alabama. En opération au-dessus du sud de la France, il a été abattu et recueilli par des français qui, après l'avoir caché, lui ont permis de rejoindre les troupes américaines nouvellement débarquées en Provence. Il semble satisfait de constater qu'enfin, Concorde et New York ouvrent ensemble une nouvelle ère aéronautique.

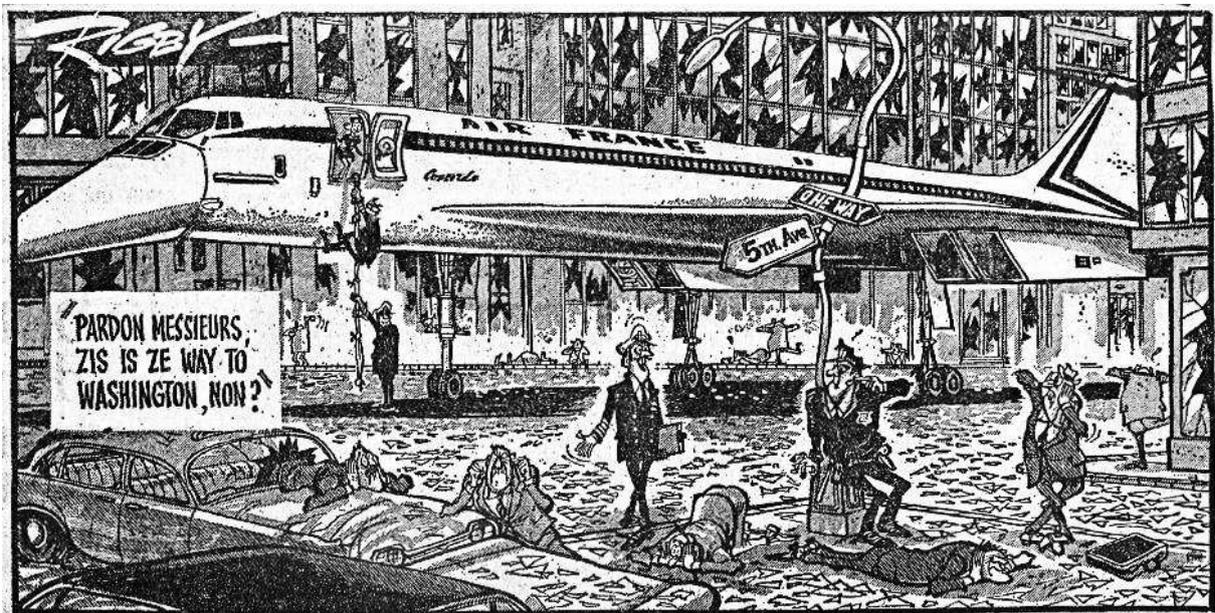


Pierre Dudal et Jean-Claude Martin DGA Air France sur un plateau de télévision

L'après-midi est courte. Air France et British Airways offrent une réception au « Pierre », cet autre hôtel prestigieux où nous descendons pour l'occasion. Y sont rassemblés tout le New York des affaires, de la presse, de la finance, des arts et que sais-je encore. Enfin tous les clients potentiels de la ligne Concorde.

La journée s'achève enfin ... Il est vingt heures à New York et deux heures du matin à Paris. Demain, nous décollerons à onze heures, heure locale, pour effectuer le premier vol régulier New York-Paris, un vol sans fanfare, un vol commercial comme tant d'autres ! Contrairement à aujourd'hui, la journée sera courte. Naviguant d'Ouest en Est, le soleil se couchera deux heures plus tôt et nous atterrirons de nuit à Paris. Il sera alors vingt heures localement et quatorze heures à New York.

**Pierre Dudal
Avec André Rouayroux**



22 NOVEMBRE 1977

Le premier Paris – New York en Concorde



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

Voici donc, retrouvés dans ma mémoire (et dans ma documentation) quelques souvenirs afférents au premier Paris New York et retour. Ils sont assez peu nombreux en ce qui concerne les vols proprement dits (et j'en expliquerai les raisons). Ceux qui sont restés les plus « ancrés » dans ma mémoire sont spécialement les moments qui précéderent le vol aller. Aussi, me permettrez-vous de scinder en deux parties cet article : avant le vol aller ; les vols en eux-mêmes.

Avant le vol aller.

Dans le cadre de la dotation réglementaire d'uniformes, j'étais allé, boulevard des Italiens, chez Monsieur Collomb (tailleur Air France), me faire confectionner un uniforme neuf que j'avais porté, pour la première fois, à l'occasion de l'ouverture Paris – Rio – Paris ... et le rangeais, soigneusement, dans une housse ... en attendant le premier New York. Lorsque la date de ce dernier fut arrêtée, je le rapportais chez le couturier pour « reposer » un galonnage neuf, celui-ci s'étant terni quelque peu. J'allais également aux Champs-Élysées, chez « Jourdan » m'acheter une magnifique paire de chaussures noires que je « brisais » à l'appartement pour être bien à l'aise lorsque je les porterai en vol. Elles sont, actuellement, conservées dans une jolie boîte sur laquelle est collée une étiquette portant la mention suivante : « A me mettre aux pieds lors de mon dernier envol ». Cette dernière volonté est dûment mentionnée dans mon testament. Cela peut paraître farfelu, voire ridicule ... qu'importe !

Ce vol Paris New York et tout ce qui s'y rapporte, a toujours été pour moi d'une importance exceptionnelle, une sorte de fin en soi. New York, apogée des vols Concorde ! New York, ville où mes parents, émigrés, me conquirent il y a plus de 86 ans ! Le jour du vol aller, je m'étais levé très tôt. J'habitais, à l'époque, à Sucy-en-Brie, à proximité de la forêt de Sénart, à une bonne cinquantaine de kilomètres de Roissy. Je regagnais l'aéroport en empruntant des routes de campagne, libres d'embouteillages à tous moments. Nous disposions de deux voitures. Personnellement je roulais dans un coupé Chevrolet Impala, mon épouse dans une Austin Mini.

Novembre 77 vit apparaître les premières gelées. Pris par la préparation de ce fameux vol inaugural, je n'avais guère consacré de temps à l'entretien de la voiture ... j'avais omis d'ajouter de l'antigel à l'eau du radiateur ... et, bien sûr, ce qui devait arriver arriva : nuage de vapeur, ouverture du capot, constat : claquage d'une durite ! Je rangeais la voiture sur le bas-côté de la route, enfilaï ma veste d'uniforme et me précipitais en courant vers la première maison rencontrée. Les volets de celle-ci étaient fermés. Je frappais avec force. Une dame, apeurée, m'ouvrit la porte, la vue de l'uniforme l'ayant rassurée. Je lui demandais si elle possédait un téléphone et, si oui, l'autorisation de l'utiliser. J'appelais mon épouse qui dormait encore. Ultra-rapidement, elle fit face à ma demande : « venir aussi vite que possible me chercher avec sa voiture et me conduire à CDG ». Connaissant bien le circuit que j'empruntais, elle arriva rapidement et me trouva, resté auprès de ma voiture. J'avais les mains sales pour avoir « tripoté » sous le capot. En arrivant à CDG, j'allais vite aux toilettes. Lorsque je rejoignis mon équipage, il était 9h30 (heure réglementaire) ... moralité : dans le cadre d'un évènement important ... ne pas hésiter à prévoir une marge de sécurité indispensable. J'avais prévu d'arriver à CDG 2 heures 30 avant le décollage ... bien m'en prit !

Handwritten: H.C.

Le supersonique franco-anglais effectue aujourd'hui son premier vol régulier à destination de New York

Concorde : une étape vers la rentabilité commerciale

Handwritten: le Figaro - 22 Nov. 77.

Plus d'un an et demi après avoir reçu du gouvernement des Etats-Unis l'autorisation de se poser à New York pour une période probatoire de seize mois, Concorde commence, aujourd'hui, à desservir régulièrement l'aéroport Kennedy. Mais on connaît les raisons d'un tel délai et l'on se souvient des obstacles d'ordre juridique que les compagnies Air France et British Airways, entre-temps, ont dû surmonter pour faire reconnaître et respecter leur droit.

Sans préjuger de ce que pourront encore tenter l'autorité portuaire de New York et les associations de riverains pour interdire l'avion supersonique, on peut penser que Concorde en a terminé avec la procédure. Il est grand temps qu'il en soit ainsi et que l'avion puisse, enfin, faire ses preuves, c'est-à-dire montrer si sa présence est compatible ou non avec l'environnement.

Il devra monter également sur cet itinéraire pour lequel il a été construit, et qui devient la clé de voûte du réseau, que l'avion supersonique est un moyen de transport bien fondé. En effet, toute question écologique mise à part, Concorde doit définitivement prouver, comme il l'a fait entre Paris et Rio-de-Janeiro, qu'il a une clientèle bien à lui pour laquelle le gain de temps et une moindre fatigue justifient une dépense supplémentaire.

Bien entendu, tant que le réseau supersonique des deux compagnies qui exploitent aujourd'hui l'avion ne sera pas entièrement tissé, Air France et British Airways continueront de perdre de l'argent. Mais la ligne de New York va constituer, à cet égard, l'épreuve de vérité. Des résultats qu'on en retirera dans les mois qui viennent, dépendra, pour un temps, l'avenir du transport supersonique civil.

Et n'oublions pas qu'il reste cinq exemplaires de Concorde qui n'ont pas encore trouvé acquéreur. Sans même envisager une relance — bien compromise aujourd'hui — de la chaîne de montage, il importe que les constructeurs puissent vendre ou, à défaut, louer ces avions. L'ouverture de la ligne vers New York leur permet donc de garder espoir, tant le sort de ces cinq avions et, pour les années à venir, du transport supersonique est grandement lié au succès commercial de cette liaison si attendue.

Pierre Kerlouégan.

TEMOIGNAGE

Les vols.

L'aller. Le vol, attendu et espéré depuis si longtemps, avait fait l'objet, en amont, d'une intense préparation. En ce qui concerne les prestations appelées à être servies, nous avons, avec l'aide de M. Henri Baudry de DK.TN, élaboré un menu d'une riche composition, accompagné de boissons de qualité. Près de deux ans s'étaient écoulés depuis le vol inaugural sur Rio et l'expérience acquise nous fut d'une grande utilité. Nous étions en mesure de proposer « l'excellence » aux passagers de ce vol inaugural. Le Centre PNC avait choisi des hôteses et des stewards tous expérimentés. Ils avaient tous une expérience certaine de vol, ayant participé aux « vols d'endurance » (ce, pour la connaissance de la machine), et appartenant au groupe des PNC volant exclusivement sur Concorde (ce, pour la connaissance du service spécifique Concorde).

L'équipage PNC fut composé de la façon suivante :

Chef de cabine : Claude Monpoint

Hôteses : Germaine Gauthier, Luce Marc, Nicole Méneveux

Stewards : Philippe Guede, Jean-Yves Plantey

Excellente équipe dont je n'eus qu'à me louer.

Nous avons consacré une bonne demi-heure au briefing précédant la montée à bord. J'insistais sur la patience dont il faudrait faire preuve à l'égard des journalistes toujours avides de prendre des photos ... et/ou de visite au poste de pilotage. J'avais, en ma possession, le menu du déjeuner et j'attirais l'attention de l'équipe sur les « points clefs » du service.

L'embarquement des passagers s'effectua à l'heure prévue, après que les « vestiaires » eurent été pré-embarqués. Tout au long du vol, l'exactitude des différentes opérations fut exemplaire. Le CDB nous avait demandé de « faire en sorte » que les passagers souhaitant visiter le poste veillent bien attendre la fin du déjeuner. Le service de déjeuner se déroula sans problème. Pas de demande particulière ... mais, surtout, aucune « effervescence », ce qui nous a facilité la tâche.

Nous eûmes le plaisir d'offrir aux passagers le menu suivant :

Médailon de foie gras

Homard Chevreuse

Noisette d'agneau grillé aux herbes de Provence

Confit de légumes Bayardi

Haricots frais, étuvés au beurre

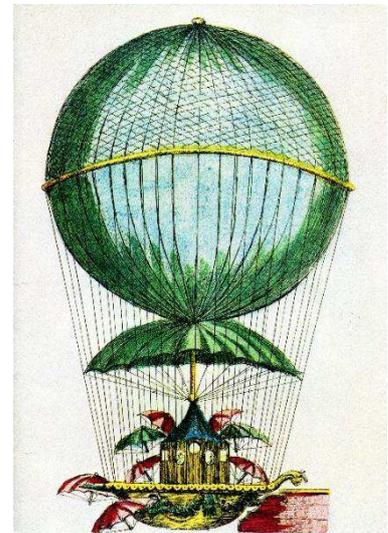
Gâteau Ambassadeur

Fruits

Chablis Vaudésir 1973, Château Léoville Barton 1970,

Gevrey Chambertin 1961,

Dom Pérignon 1961.



Menu du vol inaugural
vers New York

Les passagers ne se déplacèrent pratiquement pas durant le déjeuner.

Les journalistes se comportèrent très raisonnablement (la plupart avait effectué l'inaugural Paris Rio en janvier 1976, ceci explique cela). Tout se déroula dans les meilleures conditions. Un souvenir est resté ancré dans la mémoire de Mademoiselle Méneveux et dans la mienne, à savoir l'attitude de M. Bellonte. Il resta, pendant tout le vol, immobile, prostré sans rien consommer ou presque, le regard fixe, porté sur l'horizon (le Machmètre, en l'occurrence !). Peut-être revivait-il la traversée réalisée en septembre 1930, en compagnie de son ami Costes, à bord du « Point d'Interrogation » baptisé « Gros Bidon » et ce en ... 37 heures et 17 minutes.

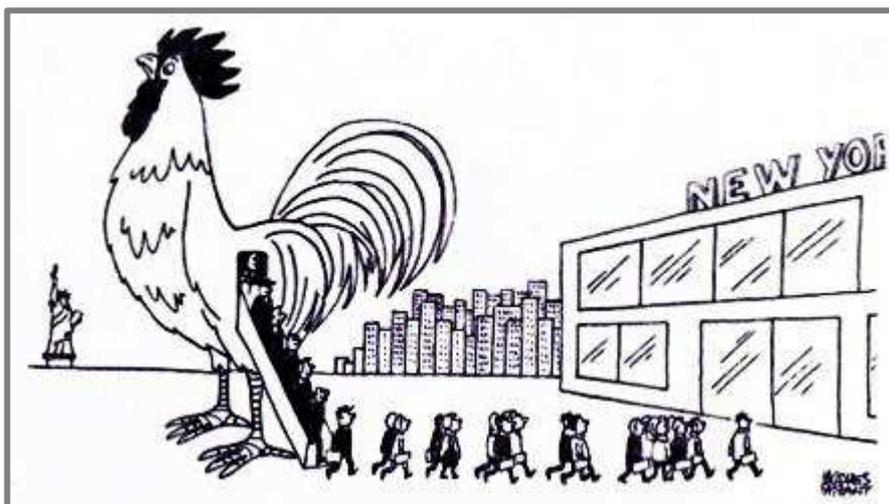


TEMOIGNAGE

Les passagers apprécèrent particulièrement la médaille commémorative de ce vol. « Concorde survolant Paris » sur une face, « Concorde survolant New York » sur l'autre face. Le visage des membres de la Direction Générale et des personnalités politiques reflétait leur satisfaction. Le vol avait été une grande réussite, en tous points.

A l'arrivée à New York, le débarquement s'effectua sans problème, nous eûmes droit aux félicitations de la Direction et des passagers. Tous ceux-ci furent immédiatement pris en charge par les responsables des Relations Publiques d'Air France New York.

Après avoir plombé les contenants de boissons alcoolisées et ceux réservés aux cadeaux, nous quittâmes l'appareil, heureux d'avoir rempli au mieux notre mission et d'avoir participé à la gloire de notre Bel Oiseau Blanc. Surprise fort agréable : lorsque nous pénétrâmes tous les six dans l'aérogare, deux rangées d'Américaines et d'Américains nous applaudirent ...



Le vol retour.

Les choses furent plus aisées qu'à l'aller. Nous n'avions pas à prendre en garde le comportement éventuel de journalistes dont la plupart rentrèrent le lendemain par un vol B747 ... et la « composition » de la cabine était fort différente.

Certains membres de la Direction et du monde politique étaient restés à New York. Nous avions, à bord, plus de cinquante passagers américains. Ceux-ci étaient particulièrement motivés : « **se rendre à Paris, en Concorde, à la vitesse de Mach2 et, en plus, lors de la première liaison commerciale.** »

Dès l'embarquement, ces passagers manifestèrent admiration et joie. L'atmosphère était fort différente en cabine, ne ressemblant en rien à celle de l'aller. Il ne s'agissait plus d'un vol inaugural semi-officiel mais d'un vol commercial « presque classique ». Il s'établit très rapidement une sorte de relation avec l'équipage à la fois respectueuse mais « teintée » de « *friendship* » si américaine. On pouvait les entendre s'exclamer « *fabulous* » ou encore, lorsque leur regard se portait sur le Machmètre : « *It's completely amazing !* » Il en était de même lorsqu'ils regardaient la couleur du ciel, à travers les vitres des hublots. Leur comportement à notre égard était empreint de gentillesse.

La qualité du menu les enchantait :

Caviar d'Iran

Aiguillette de canard à la Bigarrade

Tournedos au poivre vert

Cèpes sauce bordelaise, Pommes fondantes

Noisettine

Coupe de fruits

Château Ducru Beaucaillou 1971, Côtes de Nuit (Clos Vougeot 1970), Dom Ruinart.

Les passagers américains apprécèrent notamment que le café leur fut servi en même temps que le dessert. A noter également le succès remporté par le « Clos Vougeot 1970 ». Comme lors du vol aller, l'offre des médailles commémoratives fut particulièrement appréciée.

A part ces remarques, aucun fait notable ne m'est resté en mémoire. L'équipe PNC, parfaitement rôdée, avait donné le meilleur d'elle-même, tant à l'aller qu'au retour. Les remerciements chaleureux formulés par les passagers, lors du débarquement, prouvèrent que le vol retour avait été aussi réussi que celui de l'aller.

Nous étions, et sommes encore, fiers d'avoir été, pour une part importante, les artisans de la réussite de ce vol inaugural. Nous en rêvions, nous l'avons fait et bien fait. Cela ne s'oublie pas et ne s'oubliera jamais.

CM



Claude Monpoint en cabine le 22/11/77 (archives INA)

PREMIER NEW YORK EN CONCORDE VU PAR TF1

Au Journal Télévisé, le jour même



**Par Christian Fontaine
Ancien Chef Opérateur du son
Au service des reportages de tf1
de 1976 à 1986**

Après la Toussaint de l'an 1977, je saute de joie en apprenant que je ferai partie de l'équipe qui diffusera depuis New York, le reportage de ce vol inaugural. Non seulement j'effectue ma première mission aux Etats Unis mais en plus, j'y vais dans le Grand Oiseau Blanc...Quelle veine !

Préparation.

Il reste une dizaine de jours avant le décollage et toute l'équipe (journaliste, caméraman, technicien du son et assistant éclairagiste) se prépare. Pour ma part je vérifie mon matériel de base : magnétophones à bande lisse, batteries, micros, perchette, câbles divers ... bref « la ceinture et les bretelles ! ».

Je rencontre également des collègues qui ont conduit des interviews à bord du Concorde, lors de vols précédents. Tous me mettent en garde contre le bruit - non pas tellement des moteurs - mais surtout de l'air qui frappe la voilure au niveau des bords d'attaque en régime supersonique. Le collègue qui avait tendu son micro au président Valéry Giscard d'Estaing me dit avoir obtenu une bande son pas très audible et s'être fait « souffler dans les bronches ». Tout cela me conduit à vérifier les micros spécialement adaptés aux ambiances sonores perturbatrices, sans oublier de récupérer au magasin technique l'adaptateur électronique « spécial USA » qui permet de corriger les effets de la fréquence locale du secteur (60Hz) au moment de la recopie du son avant le montage.

Deux jours avant le départ nous venons tous dans un des hangars d'Air France, repérer la carlingue et le poste de pilotage de l'appareil prévu pour le vol du 22 novembre. Je demande comment récupérer le son du trafic radio dans le cockpit et un technicien me fournit aimablement un raccord adapté en me montrant les prises disponibles sur le tableau latéral. Tout baigne, « ya plus qu'à... ».

Le jour « J ».

Au petit matin, on se retrouve tous au 15 rue Cognacq-Jay pour sortir le matériel des placards et monter dans la voiture de service qui nous emmène à Roissy Charles De Gaulle. Une fois confié nos gros colis au service compétent, nous sommes tout de suite invités à gagner la salle d'embarquement pour y rejoindre les autres passagers. Le bruit court que seule une minorité d'entre eux a payé son billet. Comme nous avons bien sûr gardé par devers nous les instruments de base pour filmer à bord, le journaliste (Jean Pierre Quittard) nous fait amorcer le reportage par quelques plans d'ambiance.

Le vol.

Dès que nous nous installons à nos places, la cabine qui semblait déjà étroite lors de notre repérage, nous apparaît encore plus exigüe, une fois remplie de passagers. Le décollage impressionnant est effectué à l'heure prévue et le « captain » nous explique au micro que nous resterons en vitesse subsonique jusqu'au Havre pour limiter les nuisances sonores. Un peu plus tard, notre regard ébahi se fixe sur le machmètre qui continue de monter. Par dérogation nous obtenons la permission de nous lever rapidement pour empoigner nos « armes médiatiques » et débiter notre série d'interviews des personnalités incontournables. Je négocie avec le caméraman un cadrage « nœud de cravate » pour approcher au maximum le micro et garantir une bonne compréhension des propos recueillis. L'appareil est toujours en altitude et vitesse de croisière et nous sommes accueillis au poste de pilotage pour les commentaires techniques. Mais le temps passe vite en supersonique et nous retournons nous asseoir pour déguster l'excellent repas et s'accorder une petite sieste réparatrice.

L'arrivée.

Je suis de retour au cockpit pour l'atterrissage. Afin d'enregistrer les conversations radio, je branche le câble « spécial » sur la prise « jack » du panneau technique et je mets en route le magnétophone que j'ai en bandoulière. Mon casque audio me fait entendre un son clair, une fois le volume ajusté. Bien calé au fond, entre les deux sièges des pilotes, sans trop gêner le navigateur, je savoure l'ambiance de l'approche avec la réduction de vitesse et surtout le basculement du nez en position basse. La succession rapide des actions de l'équipage me fait supposer que nous sommes en finale et, en me penchant à l'extrême, je distingue la piste, encore loin devant. Nous reprenons contact avec le sol, suivis de près par le Concorde de British Airways.

TEMOIGNAGE

La course contre la montre.

Une charmante collaboratrice du bureau de **tf1** à New York nous accueille au bas de la passerelle et nous fait monter dans un hélicoptère qui nous attend un peu plus loin, pour quelques minutes de vol. Il fait beau et je n'oublierai jamais l'image choc de l'approche vers le sud de Manhattan avec ses buildings ensoleillés et ses célèbres ponts. Nous sautons dans un taxi en sortant de l'héliport et arrivons sans tarder dans les locaux de la chaîne C.B.S.

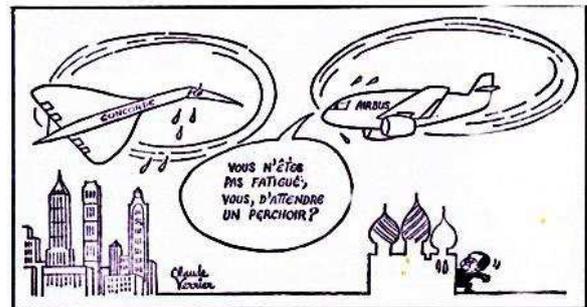
Le caméraman confie ses boîtes de pellicule (16mm couleur inversible) au labo pour le développement et pendant que le journaliste rédige son commentaire sur un coin de table, je rejoins un local technique muni d'un banc de recopie du son afin de transférer mes enregistrements sur bandes magnétiques 16mm perforées, en vue du montage synchrone. Ensuite, nous nous retrouvons tous avec le monteur américain et mettons en commun nos maigres notions d'anglais pour l'aider à finaliser le reportage. Après un visionnage de sécurité on obtient la liaison par satellite avec le centre nodal de Cognacq-Jay, pour les essais techniques de diffusion.



Il est vingt heures à Paris, le journal de **tf1** démarre et bien sûr, fait « son ouverture » sur le vol inaugural du Concorde. Ici à New York, on donne le top au télécinéma et tout le monde découvre cet événement merveilleux.

Information complémentaire.

Dans son témoignage très complet, publié dans cette même revue, Claude Monpoint se demande où sont passés les journalistes et les politiques qu'il n'a pas retrouvés sur le vol retour... Eh bien je suis en mesure de répondre, en ce qui concerne l'équipe de **tf1**(*) : dès le lendemain nous avons commencé un autre reportage aéronautique de plusieurs jours à propos des Airbus d'Eastern Airlines qui semblaient poser problèmes aux autorités aéroportuaires de New York (si ma mémoire ne flanche pas trop). Toujours chouchoutés par Air France nous sommes revenus à Paris en 747 première classe.



La médaille commémorative de cet événement est toujours sur mon bureau et mon carnet de chèques est bien à l'abri dans la pochette « Concorde ».

CF

(*) : à cette époque, TF1 était encore une chaîne du service public.



23 novembre 1977, la patinoire en plein air du Rockefeller Center attire les curieux

MON ANNEE 1977

Le jour où j'ai décollé pour New York à bord de Concorde



**Par Nicole Méneveux
Hôtesse**

Le 22 novembre 1977, Nicole Méneveux, alors hôtesse de l'air, embarque à bord du supersonique immatriculé BVFD pour le premier vol commercial régulier Paris-New York.

Le 22 novembre 1977 fut une journée mémorable pour l'histoire de l'aviation commerciale. Et j'ai eu l'immense chance de participer à cet événement. Les deux compagnies aériennes, British Airways et Air France, avaient enfin gagné la longue et injuste bataille que leur avait infligée l'autorité portuaire de New York, le Ponya (Port Authority Of New York). Elles avaient obtenu l'autorisation pour leurs appareils, merveilles de technicité et d'esthétique, de se poser sur le tarmac de Kennedy Airport. Ce qui nous était interdit depuis plus de dix-huit mois. En cabine, les 9 navigants étaient tous bien décidés à vivre pleinement ce vol inaugural et à tenter d'atteindre l'excellence. Avant le décollage, nous étions très émus mais il nous fallait rester concentrés afin d'exécuter un service parfait. Il y avait à bord le secrétaire d'État aux Transports, Marcel Cavaillé, les Président et Directeur Général de notre Compagnie, des personnalités du monde des affaires et de la presse. Plus une trentaine de voyageurs ayant, pour certains, économisé afin de réaliser leur rêve. Je me souviens de leurs yeux écarquillés lorsqu'ils ont découvert l'habitacle étroit de l'appareil aux allures de Caravelle. Les hublots de petite taille. Les sièges élégants et confortables.

Nous étions très impressionnés aussi, par la présence d'un grand monsieur de l'aviation, Maurice Bellonte, alors octogénaire. Émouvante image que celle de ce pionnier s'apprêtant à savourer un demi-siècle de progrès. Les 1^{er} et 2 septembre 1930, il avait, avec son ami Dieudonné Costes, réalisé la première liaison Paris-New York en 37 heures et 14 minutes à bord de leur monomoteur à une vitesse de 173 km/h. Il ignorait alors que, près de cinquante ans plus tard, il ferait ce trajet en 3 heures et 33 minutes avec une vitesse moyenne de 2200 km/h.



Maurice Bellonte et André Turcat avant l'embarquement

Au moment du décollage, l'émotion est intense. Nous quittons le parking à 11 heures. Décollage sept minutes plus tard. Nous sommes alors littéralement scotchés à nos sièges. Le bruit est assourdissant sur la piste. Avec 70 tonnes de poussée au décollage, l'appareil ne murmure pas vraiment !! A 11 heures 22, nous sommes à la verticale du Havre, à 8500 mètres. La vue est époustouflante : d'un côté, les falaises d'Étretat. De l'autre, la pointe du Hoc, où les rangers avaient débarqué, le 6 juin 1944. En bas, des gens sont sans doute venus entendre le double bang, si



impressionnant Mais en cabine, tout est calme. On vole maintenant, toujours à 2200 km/h, au-dessus de l'océan, qui se trouve 17000 mètres plus bas. Aucune turbulence à cette altitude. Alors que le machmètre poursuit sa course folle, mach 1 puis mach 2, il nous faut faire vite et bien de notre côté. Nous servons l'apéritif. Avant de dresser les tables avec nappes et serviettes assorties. Au menu : caviar, foie gras, turbot, selle d'agneau ou volaille truffée. Ces plats, préparés par de grands chefs et accompagnés, avec délicatesse bien sûr, de

TEMOIGNAGE

Champagne Dom Pérignon et de vins fins, seront dégustés au-dessus de Terre-Neuve. Au café-digestif, nous amorçons la descente. Le jour se lève à New York et le service est presque terminé. Nous nous posons volontairement avec trois minutes de retard afin de permettre au Concorde d'atterrir simultanément avec son jumeau de British Airways, qui arrive de Londres.



Moment sublime que celui où les deux supersoniques blancs roulent majestueusement l'un vers l'autre sur le tarmac, comme pour se faire un bisou. J'avais les larmes aux yeux et je n'étais pas la seule. Ça y était, nous avons gagné la bataille engagée contre le bruit par les associations de défense américaines. L'Empire State Building n'avait pas vacillé. L'immeuble de verre des Nations Unies non plus. Car les deux oiseaux blancs, dociles, n'avaient pas dépassé le niveau de décibels autorisé. Et contrairement à ce qui avait été annoncé, et que nous redoutions, aucune manifestation de riverains et autres ennemis du supersonique ne nous attendait pour nous jeter des tomates. Merci aux ingénieurs de l'aérospatiale d'avoir réalisé des exploits pour que ce 22 novembre existe.

**Recueilli par Sylvie Lotiron
Paru dans VSD N°2082 20 juillet 2017**



Dessin dédié à Nicole Méneveux par un passager

NEW-YORK EN CONCORDE, LA ROUTINE ? PAS TOUJOURS !



Par Alain Bataillou
Ex OPL Concorde
Ex CDB 747-400

Dès l'ouverture de la ligne Paris- New-York en Concorde le 22 novembre 1977, les vols se sont succédés quotidiennement avec une belle régularité, à l'exception de quelques-uns, comme celui du 28 décembre 1977 (mon 3ème New-York en tant qu'OPL sur cette nouvelle ligne supersonique).

Pour ce vol AF 001 du 28 décembre 1977 nous aurons le Concorde F-BVFD. L'équipage est constitué du Commandant de Bord **André Duchange**, de l'OMN **Gilbert Barbaroux** et de moi-même en OPL. Nos amis PNC sont le Chef de Cabine **Bernard Boissonnet**, les hôtesse **Gilquin, Nicole Hohenwarter, Geneviève Legentil**, les stewards **René Rueda** (le savoyard) et **Dominique Lhoste**.

André Duchange dont c'est, d'après mes notes, le premier New-York en Concorde me propose de piloter à l'aller - un grand plaisir pour moi - et de faire l'arrivée à JFK. Nous décidons l'emport de 92,7 tonnes de carburant, nous avons 89 passagers, la météo est prévue bonne à l'arrivée. L'horaire est 10h00 GMT. Nous quittons le parking à 09h59, une belle ponctualité habituelle.

Le roulage, le décollage et la montée vers 29 000 pieds se passent normalement. Nous calculons le point à partir duquel nous pouvons accélérer en supersonique sachant que le point à protéger à partir duquel le premier bang sonique « tombera » en mer est à 56 milles nautiques après la balise d'Evreux. Nous trouvons, ce jour, en fonction de la masse avion, du vent et de la température extérieure, un début d'accélération à 25 milles nautiques après la balise d'Evreux. Check-list accélération effectuée, les réchauffes (post combustion) sont actionnées 2 par 2. Mach 1 passe lentement comme d'habitude et croit vers Mach 1.3 et 1.4.

Brusquement le gong signalant une alarme retentit : le voyant ambre « ENG » (Engine) au panneau central d'alarme devant nos yeux s'allume et le voyant ambre « WING-NAC » (Nacelle) au panneau mécanicien s'allume aussi. Notre OMN Gilbert nous annonce : « alarme surchauffe nacelle sur le moteur 1 ». Il lève le doute en vérifiant le bon état du système d'alarme. La température de la nacelle du moteur 1, a, quelque part, atteint les 400° (seuil de déclenchement de la détection). Nous effectuons la check-list concernée par cette alarme, laquelle impose la coupure de ce réacteur, avec pour conséquence le demi-tour et le retour vers Roissy sur 3 moteurs. André Duchange me demande de garder les commandes pour ce retour, afin de gérer la panne avec le mécanicien.



Concorde en accélération vers La Manche

Le contrôle aérien anglais est informé de notre problème par le message conventionnel « PAN-PAN » (panne panne) trois fois. Le passage en subsonique est rapide et nous mettons le cap sur Roissy. Le Chef de Cabine est mis au courant et informe les passagers qui, très calmes, n'ont rien ressenti et apprécient le champagne qui leur est servi. La Compagnie est contactée.

Nous avons décollé à une masse d'environ 180 tonnes. Au moment de la panne, nous pesons encore environ 170 tonnes et nous devons nous poser à 130 tonnes masse maximum autorisée à l'atterrissage. Il faut préciser que la masse maximum à l'atterrissage fournie par le constructeur est 111,1 tonnes (245 000 livres), mais que les services officiels nous autorisent pour différentes raisons (économies de carburant, retour rapide en cas de panne, etc.) un atterrissage en cas d'urgence à une masse majorée à 130 tonnes.

Durant le trajet retour nous vidangeons donc à l'extérieur, 40 tonnes de carburant. La charge de travail est importante, le vol et l'atterrissage sur 3 moteurs se passent bien. Pendant le roulage nous sommes

TEMOIGNAGE

escortés jusqu'au parking par un camion de pompiers. Nous nous garons à la porte d'embarquement à 11h36. Cette petite boucle sur la Manche aura duré 1 heure 37.

Un autre avion nous attend, le F-BVFA (il a été préparé après notre message, plein effectué avec 95,2 tonnes de carburant). Le transfert des passagers et des bagages se passe bien et 1 heure 25 après notre retour, à 13h01, nous quittons de nouveau le point de stationnement. Comme chaque fois où ce genre de situation s'est produit la plupart des passagers est ravie de faire un nouveau départ et une nouvelle accélération supersonique ! Le charme et l'engouement pour Concorde à cette époque sont très forts !

Le vol aller se passe très bien, tous les passagers sont enchantés, et je pose l'avion sur la piste 31 R de JFK par une arrivée rapide, à bruit minimum (comme il se doit !!). Un grand plaisir.

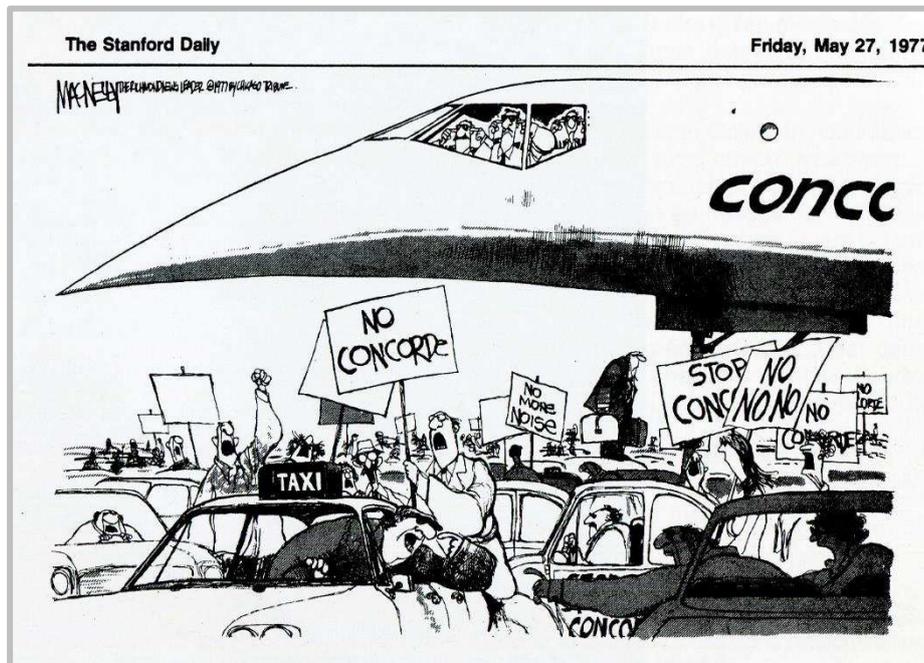
Le lendemain, le 29 décembre 1977, retour vers Paris par AF002, nous décollons de New York sur la piste 31L. Le Commandant André Duchange aux commandes, exécute parfaitement la procédure anti-bruit, avec un virage à gauche dès le décollage, afin d'éviter le premier enregistreur de bruit placé « sournoisement » très proche de la piste. Je rappelle que chacun de nos décollages est surveillé, enregistré et que nous ne devons pas dépasser 112 décibels. Dès que possible, après le décollage, nous contactons l'escale d'Air France qui nous informe du niveau de bruit enregistré : il est inférieur à 105 décibels ce jour (et comme souvent) grâce à la procédure anti-bruit, appliquée avec beaucoup de rigueur par tous les équipages Concorde.



Concorde à l'atterrissage en 13 droite à JFK
(photo Raymond Machavoine)

J'ai noté lors de ce retour, sur nos centrales de navigation, un vent particulièrement fort orienté au 275° à 208 nœuds (386 km/h) qui nous a permis une vitesse sol à un moment donné de 1233 nœuds (2290 km/h) ! Nous avons donc effectué ce vol retour en 3h18 (meilleur temps réalisé à cette date). C'était l'hiver sur l'Atlantique Nord

AB



PARIS NEW YORK – AN 26 DE L'ÈRE SUPERSONIQUE

Froufroutement coquin du F-BVFA



**Par Jean-Louis Chatelain
CDB Concorde**

Comme pilote chez Air France, puis, plus tard, chez Airbus Industrie, j'ai eu le plaisir et le privilège de faire de nombreux vols à destination de New York Kennedy, sur divers types de machines, 707, 747, A310, A340, A330, et, bien sûr, Concorde.

Me trouvant qualifié comme commandant de bord sur Concorde, Il m'arrivait de croiser les copains (certains un peu jaloux, il faut le dire) qui m'interpellaient pour dire : Tu vas encore à New York ? J'étais tenté de leur répondre : « Je vais encore faire un vol sur Concorde ».

Ces traversées entre Paris et New York étaient toutes mémorables. Il n'y en avait pas deux pareilles. Non, ce n'était pas la routine. Et comment pussent-ils être routiniers ces vols entre Paris et New York ? D'abord, il y avait toujours cette relation interne à l'équipage, atypique, laquelle sur Concorde, à la différence de ce qu'elle était sur les autres types d'avion, n'était pas à construire, car préexistaient cette solidarité et cette complicité si particulières entre les professionnels du transport aérien supersonique. Pour avoir été le correspondant de British Airways après la reprise des vols en 2001, ainsi que l'exigeait la commission d'enquête, il m'est permis d'affirmer que cette complicité était également naturelle avec nos collègues Anglais, qui ne sont pas tous perfides !

Ensuite il y avait ce contact avec nos passagers, au salon, et ce privilège pour nous de rencontrer, presque à chaque départ, quelque célébrité parmi ces happy few du voyage à Mach 2. Et puis, il faut bien le dire, ces vols, au plan technique, n'étaient pas de tout repos (ni au plan commercial d'ailleurs, il n'était que de voir le travail des PNC qui faisaient deux services, et en particulier le numéro de haute voltige du steward au galley avant).

En effet, les faibles réserves de carburant à l'arrivée nous garantissaient un certain stress de situation ! La conduite du vol méritait une attention toute particulière pour préparer les décisions à prendre en cas d'anomalie technique (points de non-retour, points équitemps, points de ralliement). Et, s'agissant d'un avion complexe, avec ses trois domaines de vol, subsonique, transsonique, et supersonique, avion par ailleurs vieillissant, il n'était pas rare de devoir traiter des pannes techniques.

Ce 27 février 2003, nous nous trouvions en accélération supersonique au-dessus de la Manche, par beau temps, aux alentours de Mach 1.8... C'est alors que nous avons ressenti une vibration de l'avion, brève mais sensible, comme un froufroutement. Tous trois, au cockpit, avons focalisé notre attention sur les moteurs, car l'anomalie assez classique pouvant survenir était un pompage d'entrée d'air réacteur, phénomène dû à une perturbation du flux dans l'entrée d'air d'un moteur, lequel en général contaminait le moteur adjacent, et qui se traduisait concrètement par une espèce de détonation, à vrai dire assez spectaculaire mais très bien couverte par nos procédures. Nos valeureux passagers n'appréciaient guère. Il faut dire que la procédure imposait de réduire brutalement la poussée des quatre réacteurs, ce qui générait un ressenti de descente d'urgence, et menaçait les portions de caviar de choir des tablettes repas (quel gâchis !).

En général l'officier mécanicien changeait rapidement de système de régulation des entrées d'air, et l'on récupérait une situation normale de vol supersonique après avoir remis en poussée les réacteurs. Le bref phénomène que nous venions de ressentir sur cette 002 du 27 février 2003 n'a eu aucune suite au niveau de nos moteurs. Pour autant cette anomalie n'avait pas échappé à nos camarades PNC de sorte que l'hôtesse en poste à l'arrière m'a appelé par interphone pour s'en émouvoir. Mais de fait, après scrutation de tous nos instruments, nous constatons qu'aucun système de bord ne témoignait d'un quelconque dysfonctionnement.

La décision de continuer le vol allait donc de soi, et nous entreprîmes la traversée à Mach 2. Trois heures et 59 minutes après avoir quitté le parking à l'aéroport CDG, nous arrêtons nos moteurs au terminal de l'aéroport JFK, après 2 heures et 51 minutes de vol supersonique durant lesquelles, de manière très anecdotique, nous avons eu la panne de notre alternateur numéro 1.

Je dois dire qu'après l'atterrissage, une conversation entre l'ATC (*Air Traffic Control ndlr*) et des pilotes américains n'avait pas spécialement retenu mon attention car ils parlaient de prendre des photos de notre avion, ce qui ne nous interpellait pas particulièrement. En effet, durant nos manœuvres à JFK nous étions un peu les vedettes de la plateforme et tout le monde nous regardait (et nous entendait, surtout au décollage !!!).

TEMOIGNAGE

Nos passagers sitôt débarqués, le chef d'escale fit alors irruption au cockpit avec cette question : « vous êtes au courant ? ». Réponse : « Euh, au courant de quoi ? ». Nous avions perdu une partie de la queue de l'avion, à savoir une bonne part de la gouverne de direction inférieure !



Eh bien croyez-le, les inspecteurs de la FAA étaient déjà au pied de l'avion, et nous n'avions même pas été informés par l'ATC auquel nous n'avions aucune raison de signaler une anomalie qui ne nous était pas apparue... Ainsi va le monde.

Le vol retour sur Paris fut hélas annulé ce jour-là. L'avion fut transféré dans un hangar, et réparé dans les meilleurs délais par une équipe venue de CDG avec une gouverne de rechange.

Il s'était produit, du fait de l'échauffement cinétique, un phénomène de délamination et de déchirement du revêtement de la gouverne. La sécurité du vol n'a pas été affectée par ce dommage, l'intégralité de la surface des gouvernes de direction n'étant indispensable au contrôle de l'avion qu'en cas de panne moteur à très basse vitesse au décollage. Dans l'histoire du Concorde, un événement similaire était survenu chez British Airways... Pas de jaloux !



Hélas pour nous tous, l'époque est passée au principe de précaution et cet événement rarissime a engendré une nouvelle et contraignante consigne d'entretien (dépose et inspection fréquente de la gouverne) qui a contribué, avec toutes les autres contraintes d'exploitation, à la décision finale d'arrêt d'exploitation.

A cette posture compréhensible mais assez technocratique il est permis de rappeler le mot de la fin d'André Turcat :

*« Concorde, ce furent 30 années de rêve
qui n'entrent pas dans les livres de compte »*

JLC



**Concorde FA à la retraite au
Musée de Washington**

NEW-YORK PARIS AUX COMMANDES DE CONCORDE

De l'antibruit 31 gauche de JFK à l'approche décélérée en 10 droite à CDG

Par Pierre Grange

C'est Jean Franchi qui, le premier nous dit-on, eut l'idée de tirer profit de la faible envergure de Concorde et de la précision de ses commandes de vol pour interpréter la consigne « Turn as soon as feasible » en débutant le virage antibruit de la 31 gauche à moins de 30 mètres du sol. Grâce aux vols du 22 et 23 octobre, Concorde pouvait ainsi passer le dernier obstacle, peut-être le plus redoutable, celui du bruit au décollage à Kennedy. En revanche, on ne sait qui imagina le premier l'approche décélérée celle qui surprit tant les médias américains, le 19 octobre, lorsque le Sierra Bravo arriva « à pas de loup » selon leurs dires. En tout cas, sur le retour de New York, les équipages Concorde ont pu, durant 27 années, pratiquer, ces deux très beaux exercices de style.

Le vol retour sur Paris est, sur Concorde dans les années 80, un vrai moment de plaisir. Autant le vol aller contient son lot de difficultés car l'avion touche à toutes ses limitations : la charge est importante, et l'arrivée de bon matin à JFK réserve parfois de mauvaises surprises surtout en hiver lorsque le « fog » engendre ce que l'on craint le plus : de l'attente.

Le vol retour est beaucoup moins tendu. Comme pour tous les avions, la composante de vent est positive en allant vers l'est ; le temps de vol est donc plus court et on consomme moins de carburant qu'à l'aller. La charge est plus faible car l'avion n'est jamais complètement rempli. C'est une dimension négative et méconnue du transport supersonique : **rien ne sert d'aller vite vers l'est** ; quoique l'on fasse, la durée du vol est augmentée de la valeur du décalage horaire c'est-à-dire 6 heures dans notre cas. En conséquence « nos » passagers préfèrent souvent rentrer tranquillement de nuit, à vitesse subsonique, confortablement installés en première. Ils décollent en fin de journée et se posent à CDG au lever du jour après un vol relativement reposant. Sur l'étape retour, il y a aussi un autre élément apaisant, et non des moindres : nous rentrons à la maison, destination, déagements, météo sont bien connus et nous arrivons à une heure tardive où CDG, à cette époque, commence à s'endormir. Pour toutes ces raisons, nous ne faisons donc jamais les pleins complets au départ de New York. Il nous est d'ailleurs demandé, pour des contraintes de bruit, de décoller à moins de 174 tonnes c'est-à-dire 11 tonnes de moins qu'à Paris, ce que nous faisons aisément.

L'horaire de décollage est très agréable : 13 heures, ce qui permet, décalage horaire aidant, de profiter du petit matin dans Manhattan, ne serait-ce que partager à quelques-un(e)s le moment du breakfast. Dans le hall de l'hôtel, au moment du ramassage, vers 10 heures du matin, nous croisons l'équipage arrivant de Paris avec lequel nous papotons un petit quart d'heure et échangeons les dernières nouvelles.

Pour résumer, on peut dire qu'un équipage Concorde descendant de la navette devant l'aérogare Air France à Kennedy est ... serein. Le personnel d'escale l'est aussi ; le tsunami des départs Boeing 747 vers Paris n'a pas encore débuté. Nous nous retrouvons en salle de préparation du vol où nous attendent les habitués comme Larry ou Sam. Un café, quelques plaisanteries et le dossier de vol est étudié. A cette heure-là, la 31 gauche est préférentielle au décollage et celui qui va piloter ... en est très heureux. Comme dirait l'ami Daniel Costes : on a des plaisirs simples (voir « Email à mes copains » Mach2.02 N°53). Le carburant final est assez vite décidé. Ce qui va prendre du temps c'est le calcul du carton de décollage qui inclut, non seulement les vitesses et performances du jour, mais aussi les paramètres de la procédure anti-bruit (Si les riverains savaient qu'on fait une procédure anti-bruit, ils riraient jaune et pourtant c'est la vérité même si cela tient plus de l'évitement d'enregistreur que de la réduction de nuisance proprement dit). Après l'envol, nous allons virer pour nous éloigner du point de mesure tout en réduisant la puissance en passant à proximité. Il nous faut donc déterminer des chronos d'antibruit et des repères de réduction moteur devant lesquels les manettes seront amenées. Les cartons, rédigés par chacun des 3 PNT, sont ensuite comparés pour éviter toute erreur et un exemplaire final sera affiché sur le pylône en vue de chacun.

Nous quittons le bureau des opérations après moult poignées de mains et embrassades et nous dirigeons à pied vers l'avion. « A tout à l'heure sur la fréquence ! » Effectivement, après le décollage nous irons au résultat, l'agent d'opérations nous communiquera le bruit relevé par l'enregistreur. Nous retrouvons l'avion qui nous a amené la veille ainsi que les agents de maintenance qui l'ont tracté



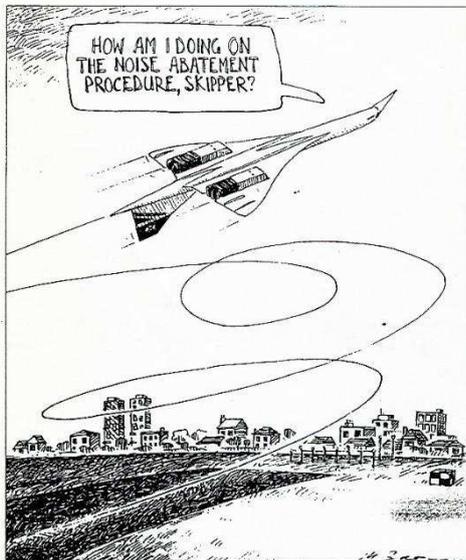
Préparation du vol à JFK. De gauche à droite : André Blanc, Fernand Andréani, Gérard Métais et Larry Diamond

TEMOIGNAGE

au contact de la passerelle de l'aérogare. Les pleins et les contrôles prévol sont en cours. Le mécanicien navigant termine les essais des commandes de vol. L'entêtant sifflement des pompes hydrauliques se mêle au claquement des chariots repas qui se chargent au galley avant. Dans ce va et vient, il faut arriver à caser sa mallette de vol dans l'armoire avant puis avec les quelques outils qu'on est autorisé à emporter au poste (*ne pas oublier la lampe électrique*) se frayer un chemin vers son siège. Une fois assis, on prépare « son côté » : test des équipements, réglage des moyens radio en fonction du départ, affichage des index de vitesse sur le badin et positionnement des repères de réduction moteur, qui seront si utiles tout à l'heure. Lorsque chacun est prêt, l'inévitable check-list est lue et le briefing permet de bien se remettre en tête le départ du jour.

Déjà on entend les premiers passagers qui se présentent, souvent accueillis par de grandes exclamations lorsque ce sont des habitués que chaque hôtesse ou steward veille à reconnaître. De temps en temps, un assistant sol s'engouffre dans l'étroit couloir avec des papiers à la main (*on est très loin du « zero paper cockpit »*). Après la signature du carburant et de l'état de charge, on se quitte en se disant évidemment : « à bientôt » ! C'est la fermeture de la porte avant qui change tout. L'ambiance devient studieuse et l'on n'entend plus que l'appel des check-lists et le dialogue dans l'interphone avec le mécanicien sol. Démarrage 3 et 2 puis repoussage et démarrage des moteurs 1 et 4. Au roulage, Concorde à 170 tonnes galope et il faut vraiment faire attention aux freins pour ne pas déclencher la timbale rouge à 150°C. Pour aller au seuil de la 31 gauche, c'est simple et relativement direct malgré la traversée de la 04 droite souvent utilisée simultanément pour l'atterrissage.

En début d'après-midi, le trafic aérien est, en général, assez calme à New York et souvent le décollage



est autorisé sans attente. Le PNC le sait ; il n'a pas traîné pour les démonstrations de sécurité et une dernière et courte visite du Chef de Cabine nous prévient que tout est prêt derrière. Alignement et décollage en « rolling ». Comme toujours, nous avons bien serré notre harnais et, pour les pilotes, les accoudoirs sont réglés à la bonne hauteur. Paré décollage ? Attention ? Top ! En même temps que les manettes claquent à l'avant, chacun de nous trois enclenche son chronomètre et surveille la montée des paramètres associée au fort rugissement qui nous parvient du fond de l'avion. Si l'avion accélère bien droit, c'est que les moteurs « vivent » correctement. Du coin de l'œil, les pilotes guettent la stabilisation des aiguilles et l'allumage des lampes vertes. « 100 nœuds ! 4 vertes » répond le mécanicien. Nous entrons dans la plage haute vitesse. L'accélération se poursuit et nous subissons un coup de raquette au passage de la piste 04. Déjà on peut apercevoir la voiture de piste de couleur jaune qui, comme à l'habitude, se trouve arrêtée à l'endroit précis où nous allons virer en décollant. Les contrôleurs aériens de JFK qui venaient régulièrement se placer en bord de piste gauche de la 31, étaient les ancêtres de « nos » Concorde lovers.

« V1 ! » « On continue ! » crie le capitain ! les manettes de gaz sont lâchées, et bien calé dans le siège, coudes posés sur les accoudoirs, le pilote attend la rotation. « VR ! » c'est parti ! Il faut tirer sur le manche en douceur mais résolument vers 14° d'assiette. On sent les roues quitter le sol aux environs de 10° d'assiette. La radio sonde bondit vers le haut. On passe 220 nœuds. Dès que l'assiette est stable, on bascule l'avion en virage à gauche vers 25° d'inclinaison. L'important, à partir de cet instant est de bien tenir 25° d'inclinaison pour s'éloigner du détecteur de bruit, tout en accélérant ... Là est l'enjeu : accélérer jusqu'à 250 nœuds pour pouvoir accepter la réduction-moteur.

Environ 60 secondes après le début de la mise en vitesse, les moteurs sont réduits par le mécanicien qui aligne les 4 manettes sur les repères préaffichés en prévol. S'en suit alors, un moment étrange où plus personne ne bouge dans le cockpit ; chacun surveille la vitesse qui ne doit pas décroître et l'inclinaison qui doit rester stable à 25°. C'est à cet instant que l'on passe par le travers du détecteur d'Howard Beach, et que notre bruit va être enregistré. Après s'être suffisamment éloigné du détecteur, au temps « t2 », on remet plein gaz un court instant avant de réduire à nouveau avant le passage de la côte.



Antibruit 22 droite, Alain Bataillou dans ses œuvres : 12° d'assiette, 225 nœuds, mise en virage, 50 pieds radiosonde

Lorsque le cordon littoral disparaît sous le nez, nous sommes sur l'océan. Le mécanicien replace définitivement les manettes « au tableau » et on peut laisser filer la vitesse. Par radio, et sans

TEMOIGNAGE

attendre, nous demandons au contrôle à être libérés de toute contrainte de vitesse. Il ne reste qu'à négocier un cap direct vers le point de la route le plus éloigné possible et on peut dire que le décollage est terminé. On prend contact avec les opérations pour s'assurer que nous n'avons pas décroché le pompon avec un plus de 112db, ce qui est assez exceptionnel.

Contrairement au départ de Paris, nous nous calons tout de suite sur l'aiguille jaune et noir de vitesse maximum, le « barber pole » et passons Mach1 moins de 10 minutes après la mise en poussée. Nous sommes à 26 mille pieds en montée rapide. Dès que le cap est pris vers Terre-Neuve, on sent que la lumière faiblit. Le soleil se couchera dans une heure environ à une vitesse phénoménale. Nous sommes passés du matin à la nuit en un clin d'œil et il n'est pas rare de voir se lever la lune à deux fois la vitesse normale. Nous pourrions nous consoler avec le « cheesecake Kennedy » et les dragées chocolat Concorde. Paris nous voilà !

Sur cette étape, Mach2 est assez vite atteint. L'avion est relativement léger et les températures sont généralement froides. La composante de vent est positive, voire très positive au cours du dernier trimestre de l'année, c'est-à-dire de l'ordre de 50 nœuds (80kmh) sur l'étape. C'est en fin d'année que les « records personnels » tombent sur New York - Paris. Une fois, il m'est arrivé de seconder Christian Leclerc dans sa tentative. C'était un jour où tout se présentait bien : le vent d'ouest dépassait les 50 nœuds sur l'étape, c'était un week-end et nous pouvions espérer des routes directes à travers les zones militaires que nous contournions habituellement, le décollage de Kennedy en piste 13 donc cap vers l'océan. Nous avons réussi un très beau 3 heures 01 entre la mise en poussée et le toucher des roues à CDG. Le meilleur temps serait de 2h59 !

Sinon, lorsqu'on n'est pas en train de se battre avec le chrono, la croisière supersonique est assez calme, c'est l'effet du vol de nuit associé à une cabine passager non complète. A l'inverse de l'aller, nous ne sommes pas seuls sur l'Atlantique et la fréquence HF est encombrée par la vague des subsoniques en provenance d'Europe.

La descente va s'effectuer en deux temps : tout d'abord il faut revenir à vitesse subsonique avant l'Île de Guernesey ce qui impose de rejoindre un niveau de vol aux environs de 33 mille pieds puis ce sera la descente finale vers CDG. Lorsque le vent vient de l'est, le temps est généralement très clair. Dès le survol de la presqu'île du Cotentin, on voit les lumières de Rouen et de Paris ainsi que la tâche jaune de CDG. On envisage alors une arrivée directe. Tout réduit, Concorde descend fort, sur un plan de l'ordre de 4°. Il faut une dizaine de minutes seulement entre le moment où l'on quitte le niveau 330 (10 mille mètres) et l'atterrissage ; ceci à condition d'avoir liberté de manœuvre c'est-à-dire liberté en vitesse et en altitude. Souvent à cette heure tardive (22 heures), le contrôle est très coopératif à condition de savoir lui parler en anticipant les demandes. L'objectif est toujours de terminer en approche décelérée. Il faut viser 210 nœuds, soit 380 kmh, établi sur le plan d'approche finale à 1000 pieds/sol soit une hauteur de 300 mètres. Auparavant, le train a été sorti et le nez baissé. La réduction de vitesse est commandée à l'automanette en passant cette hauteur. Généralement la vitesse d'approche finale qui est de l'ordre de 160 nœuds (290kmh) est atteinte au plus tard à 150 mètres sol. Comme toutes les procédures Concorde, cette manœuvre offre de nombreux retours sensoriels : la réduction initiale des moteurs, la nécessité de tirer sur le manche pour maintenir le plan tout en réduisant la vitesse, le constant cliquetis du trim et enfin la forte remise en poussée nécessaire pour bloquer la vitesse finale. C'est, comme lors du décollage de Kennedy, 3 heures plus tôt, un moment où l'équipage technique est parfaitement coordonné et concentré sur la tâche en cours. Après ces phases dynamiques de descente et de décelération, il reste une trentaine de secondes au pilote aux commandes pour, lui aussi, se « stabiliser » afin de faire un bel atterrissage, sinon on en parlera en contrôle de caisse ...

PG



22h45, contrôle de caisse à l'arrivée, un équipage heureux

HOMMAGE A MONSIEUR SAM SHEPARD

Par Caroline Cadier



Caroline Cadier, Sam Shepard, Yannick Guennou

Sam Shepard est né le 5 novembre 1945 dans l'état de l'Illinois, aux Etats Unis. Son papa a servi dans l'aviation durant la seconde guerre mondiale ! Sa maman est enseignante. Dès l'âge de 20 ans, il rejoint New York et écrit une série de pièce de théâtre en 1 acte. Sam se fait un nom dans le milieu et simultanément rejoint le groupe Rock New-Yorkais, jouant de la batterie, il enregistre 2 albums avec les Holy Modal Rounders.

A la fin des années 70, il produit plusieurs œuvres théâtrales ; entre autres « L'Enfant enfoui » qui lui vaut le prix Pulitzer ! Devenu une figure majeure du cinéma américain, c'est grâce au film, sorti en 1983 : « L'Etoffe des héros », que Sam Shepard devient une star internationale. Malgré sa peur phobique de l'avion, il incarne le 1^{er} pilote d'essai américain à avoir franchi le mur du son le 14 octobre 1947 à bord d'un Bell X1. C'est donc grâce à Chuck Yeager, que Shepard impose sa belle silhouette sur les écrans. Serait-ce le fait d'avoir été acteur / auteur du 1^{er} pilote à « passer » Mach 1 qui lui a permis de franchir le « pas » entre la fiction et la réalité, et de devenir l'un de nos passagers « symbole » à bord du 1^{er} avion commercial supersonique ?

A bord de Concorde, M. Shepard était proche et ami de Jimmy, célèbre pianiste américain, fidèle parmi nos passagers habitués des vols A/R Paris New York. Tous deux adoraient « trinquer » en cabine ... Toutes proportions gardées, si notre bel Oiseau, le Concorde, consommait beaucoup de « kéro », en cabine, c'est le pastis qu'il nous fallait transférer d'un galley à l'autre afin de contrôler la « portance » de notre Star et de ses amis ... Il proposait même à nos belles collègues (pléonasme) de le rejoindre pour un contrôle de caisse perso (*) dans un célèbre établissement bar/musique à Paris !!

Aventures, surprises, proximité avec les Pax et les équipages, Sam Shepard nous a quittés le 27 juillet 2017. Au revoir Sam, vous resterez dans nos cœurs, chacune, chacun se souviendra de votre charme, de votre présence, que ce soit à l'écran ou à bord de notre Concorde tant aimé ...

CC

Photo Christian Brincourt

(*) Contrôle de caisse : pratique propre au Concorde à Paris évitant tout gaspillage de produit de qualité (voir « Le Contrôle de Caisse », revue M2.02 N°40 octobre 2010)

VOL EN T6 A LA FERTE-ALAIS



**Par Patrick Sevestre
Ex-apprenti du Centre d'Instruction de Vilgénis (1965/1968)**

Jean-Yves, pilote dans une compagnie aérienne de renom, m'avait invité depuis quelques temps à faire un vol sur le T6 de la famille Salis à La Ferté-Alais. Nos disponibilités n'avaient jusqu'alors pas coïncidé jusqu'à ce jeudi. Le temps est au beau avec quelques nuages épars. Arrivé en avance au rendez-vous de 10h30, j'ai pu voir que de nombreux hangars avaient poussé depuis ma dernière venue (10 à 15 ans au moins).

Nous nous retrouvons sur le parking et c'est avec un plaisir non dissimulé que je l'accompagne dans les locaux de Jean-Baptiste Salis donnant accès au terrain où est stationné le T6. Rencontre avec Baptiste Salis et « coup de main » pour sortir du hangar un superbe Beech 18 tout étincelant au soleil.



Retour au T6 pour la prévol, à la vérification du cockpit il manque les parachutes ... Pas de problème, nous accompagnons Baptiste dans un des hangars éloignés de la piste. A l'intérieur 2 fuselages bois en cours de restauration, des pièces de rechanges diverses, outillages en attentes ... mais pas le temps de détailler, nous récupérons les parachutes et retour sur l'avion.

Jean-Yves complète les documents nécessaires et nous nous équipons des tenues de vol adéquates. Mise en place des parachutes sur chaque siège, re petit tour avion et brassage du moteur (6 tours je crois).

Jean-Yves m'aide à m'installer en place arrière et me donne les consignes pour les sangles du parachute, des ceintures de sécurité de l'avion (ajustement et serrage) et de la procédure pour sauter : « *la poignée de parachute est là, normalement tu attends 3 secondes après la sortie mais le temps que tu trouves la poignée, c'est bon* ».

Mon siège étant rotatif (position mitrailleur), ne pas toucher au sélecteur entre les jambes sinon « ça tourne » ... explications du fonctionnement et utilisation de la verrière (fermée lors évolution voltige). On approche de la mise en route.



Le temps que « mon » pilote se harnache, je visualise les instruments sur le panneau : alti, compte tour, pression / température huile, température culasse, compas, horizon. A gauche au niveau de l'assise du siège, des manettes : volets, trains, trim profondeur, pompe injection. Au niveau de la glissière de la verrière les commandes mixture, puissance et un peu plus en avant les sélecteurs des magnétos et des réservoirs de carburant. Casque sur la tête, essai radio et interphone BFG



TEMOIGNAGE

Le moment tant attendu arrive. Injection et mise en route moteur ... ça pétarade un peu et quelques injections complémentaires, le moteur prend un régime normal. Vérification des paramètres et attente montée en température. Baptiste nous fait signe que le contrôle est OK pour la voltige. Et c'est parti, roulage et décollage verrière ouverte. Ça souffle mais c'est agréable. Rentrée du train puis des volets et montée vers 2500 pieds au-dessus du terrain.

- « *Ça va Patrick ?* »
- « *Super pas de problème.* »
- « *On commence la voltige ?* »
- « *OK d'accord !* »

Et c'est la surprise !

Tonneau puis enchainement boucle en montée. Ouf ! On comprend ce que c'est le nombre de g. Puis un autre tonneau en facettes ... et une dernière figure que je n'ai pas mémorisée mais il me semble que c'était une demi-boucle inversée en descente ... mais là j'étais accroché à la poignée du panneau instruments. Pas le temps d'admirer la vue.

- « *Patrick ça va, on continue ?* »
- « *Ben pour moi ça suffit* »
- « *On va faire un tour au-dessus de la région* »
- « *OK ça marche !* »



Jean Yves me laisse le manche quelques minutes, je suis surpris de la souplesse des commandes lors des évolutions.

- « *On fait un passage bas au-dessus de la piste puis retour et atterro ?* »
- « *OK.* »

Passage bas puis montée à 1000 pieds. Tour de piste et kiss landing du Capitaine. Roulage en zigzag jusqu'au point de stationnement, sélection magnétos et passage étouffoir.

Quel plaisir incroyable de voler dans un avion sur lequel j'ai appris le métier de mécanicien avion et effectué mon premier point fixe. Je ne connaissais pas le côté « voltige ». C'est surprenant et impressionnant. Cela m'a confirmé la nécessité de garder la forme, les g se manifestent sur les kgs en excédent ... Si le vol n'était pas supersonique, il était super tonique pour moi ! Je recommencerais ...

Nous en avons profité pour visiter le musée Jean Salis, que des belles choses rares dans un état impeccable. On se rend mieux compte du volume, des envergures, du diamètre des hélices (Corsair quadri pales, Skyraider). Le JU52 est en visite. Du gros boulot à mon humble avis. Visite aussi des avions perso de la famille Salis. Casse-croute avec Jean Yves au restaurant du terrain pour se sustenter et refaire l'histoire aéronautique comme d'habitude. Nous quittons avec regrets l'aérodrome de campagne et les avions d'antan.

Les 2 heures du trajet retour dans le trafic routier m'ont donné le temps de me remémorer cette extraordinaire journée inoubliable.

Un **grand grand** merci à Jean Yves.

PS



GILBERT DEFER



Hommage à Gilbert Defer

Couvent des Dominicains - Toulouse

Le 19 juillet 2017

Par Jean-Michel Roy

Cher Gilbert,

Il y a une dizaine d'années, nous sortions tous les deux de l'église de Lévigac après la cérémonie célébrée pour les obsèques de Michel Lésenfant. Tu m'as pris à part et avec ton humour granitique, en me regardant droit dans les yeux, tu m'as dit « Quand ce sera mon tour, ce sera à toi de faire le discours. Prépare-toi ». Gilbert, je ne me suis pas préparé. Je ne connaissais pas ce plan de vol, je ne connaissais pas le code aéroport de la grande destination. Comme en plus, je ne suis pas Bossuet, accepte mes excuses dans cet exercice difficile.

En septembre 1984 dans Air et Cosmos, Jacques Noetinger te dédiait sa chronique « Des Hommes et des Ailes » et il trouvait un qualificatif qui me paraît parfaitement adapté à ta personnalité : « Gilbert Defer, taillé dans le roc ». Taillé dans le roc ! Pour bien comprendre ce que tu es devenu, il faut sûrement revenir aux basiques, et certainement rappeler tes antécédents familiaux :

La première guerre mondiale, tes deux grands-pères morts sous les drapeaux.

La deuxième guerre mondiale, le débarquement du 6 juin 44 en Normandie, ton frère et toi aux premières loges des bombardements. Mais surtout, ton père, résistant, fusillé en septembre 1944 à Luze, en Haute-Saône. Forcément, ça vous forge une âme.

Tu rejoins l'Armée de l'Air en septembre 1955. Breveté pilote de chasse à Meknès le 13/5/1958, tu es affecté au « Bombardement » qui se prépare à devenir la Force de Frappe Nucléaire. Tu fus alors engagé dans la Guerre d'Algérie de 1958 à 1960 sur B26, Maraudeur. En 1965, tu fais le stage de l'EPNER à Istres et tu en sors premier dans les deux spécialités : Pilote d'essais et Ingénieur Navigant d'essais. Tu es alors affecté au Centre d'Essais en Vol de Brétigny. Je cite à nouveau Noetinger : « Lorsqu'au CEV, il se trouve en compétition avec d'autres brillants camarades, pour le poste de futur pilote des services officiels pour Concorde, il passe la survitesse, s'acharne, ne ménage pas ses efforts et gagne en 1966. Il sera d'abord le second de Jean Franchi puis prendra le relais quand ce dernier entrera à Sud Aviation en 1966 pour le programme du supersonique. Defer va suivre, en pilote et ingénieur d'essais, toute la gestation du prototype qu'il fera voler comme pilote du CEV dès le treizième vol de l'appareil. A partir de ce moment, sa réputation s'impose. C'est un excellent pilote, un homme n'admettant aucune impasse, aucune faiblesse, exigeant, il se veut armé pour faire face à tous les problèmes techniques comme humains. »

CARNET GRIS

C'est pendant cette période que tu fus amené du haut de tes 34 ans, au nom de l'état français, à donner l'autorisation de la première participation du Concorde au salon du Bourget le 1^{er} juin 1969. Ce salon qui avait lieu quelques mois seulement après son premier vol à Toulouse le 2 mars 1969. Equipage illustre : André Turcat, commandant de bord, Jacques Guignard, deuxième pilote, Michel Rétif, mécanicien navigant et Henri Perrier, Ingénieur navigant d'essais. Marqué par ses accidents sur Trident, Jacques Guignard devait arrêter sa carrière de navigant l'année suivante et tu fus naturellement choisi pour le remplacer, embauché par Sud Aviation le 1/9/70.

Tu vas alors participer activement aux essais de développement et à la certification du Concorde en 1975. Dans ce programme exceptionnel aux plus de 5000 heures de vol dont plus de 2000 heures réalisées en supersonique, tu fus un des mousquetaires français aux côtés d'André Turcat, de Jean Pinet, de Jean Franchi. Cette phase de développement permit de mettre au point nombre d'innovations techniques. Il faut rappeler que le Concorde fut le premier avion civil à disposer de commandes de vol électriques. Tu participes à l'avant-projet de pilotage « petit manche » qui est devenu le standard des Airbus d'aujourd'hui. Tu rejoins les Essais en vol Airbus en juin 1978 auprès de Bernard Ziegler et de Pierre Baud. Tu participes à la définition et aux essais de l'A310 de 1981 à 1983.

C'est là que j'ai eu la chance de te rencontrer, toi, le Terrible, celui qui faisait vraiment peur à tous. Comment oublier cette nuit du 30 décembre 1982 ? J'étais jeune ingénieur chez André Fort, chargé du route proving de l'A310. En sortant du simulateur à plus de minuit, tu m'as dit : « Je vais partir d'Airbus pour faire le développement d'un nouvel avion de transport régional, l'ATR, j'ai besoin d'un adjoint pour prendre le support opérationnel, écrire les manuels de vol, tu veux venir avec moi ? » Impressionné par le challenge, j'en suis resté sonné et j'ai juste bredouillé « Oui »

Et nous voilà partis dans cette aventure que fut l'ATR. Autour de toi, dans la tour Nadot, tous les anciens de Concorde : Pierre Bolliet comme pilote, Jean Conche comme ingénieur navigant, Yves Pingret et Bernard Kamps comme mécaniciens navigant avec Michel Rétif et Henri Perrier comme Directeur des Essais en Vol.

L'ATR était un fantastique petit programme avec peu de moyens que tu résumais à notre niveau en disant : « Sur ATR, rien n'est trop moche ». En fait c'était une merveille d'équilibre entre trois pôles, entre trois hommes :

Henri-Paul Puel, au départ le directeur commercial avant d'en être le président

Jean Rech, l'ingénieur en chef

Et toi Gilbert, le Pilote (avec un P majuscule).

Tu avais des principes très simples que l'on peut rappeler ici. Ils étaient au nombre de trois :

« Un chef, une mission, des moyens » et il ne fallait pas longtemps pour comprendre que le chef, c'était TOI !

« Rappelle-toi qu'il vaut mieux se taire au risque de passer pour un imbécile plutôt que de l'ouvrir et ne laisser aucun doute à ce sujet. »

« Rappelle-toi que l'on court toujours moins vite le pantalon sur les chaussettes que la soutane entre les dents ».

C'est ainsi que tu te retrouves le 16/8/84 à faire le premier vol de l'ATR42, toi pilote, avec à ta droite, Yves Pingret et Jean Conche comme ingénieur. Tu mènes les essais avec une main de Maître vers la certification et la mise en ligne auprès d'Air Littoral. Nous arrivons au 17/6/88, qui restera dans nos mémoires comme le jour de « la pelle » du 17 Juin. Combinaison malheureuse de deux essais incompatibles. Te retrouvant au décollage sous la vitesse minimum de contrôle réelle, c'est le crash. Tu y laisseras une partie de ton sourire... et de tes dents. Démontage définitif de l'avion dont tu avais fait le premier vol 4 ans auparavant. Et déjà, tu as une autre priorité : le premier vol de l'ATR72 qui a lieu le 28/10/88. Tu en es bien sur le pilote commandant de bord.

En 1989, Henri Perrier, atteint par la limite d'âge du personnel navigant, doit quitter la direction des essais en vol d'Aérospatiale. C'est tout naturellement toi qui est choisi pour lui succéder. Tu vas alors combiner avec intelligence ces deux métiers de pilote d'essais et de Directeur des Essais en Vol :

Comme pilote d'essais, la poursuite des vols d'essais et de démonstration des ATR et Airbus 300-600, 310, 320, 340 et 330. Tu me permettras aussi de faire avec toi le plus beau vol de ma vie en ATR de Toulouse à Tahiti. Au départ de Singapour, cap sur Darwin, la centrale à inertie de convoyage qui occupait la moitié du cargo avant de l'ATR décida de s'envoyer en l'air au-dessus de la patouille. Il n'y avait pas de GPS à

CARNET GRIS

l'époque, ce qui te fit me déclarer en sortant ta règle Cras, « tu vas voir ce qu'un ancien prof de nav à l'école de l'Air sait faire »

Pilote donc mais aussi directeur des essais. Tu récupérais toutes les équipes chargées de l'installation d'essais à bord des Airbus et celles chargées de l'analyse des essais. Tu as su mener une révolution technologique dans ce domaine avec la télémétrie permettant grâce aux moyens de communications sol/bord d'améliorer de façon significative la sécurité des vols mais aussi leur efficacité en permettant d'enchaîner les points d'essais avec validation de ces points en temps réel depuis le sol.

Dans ce double rôle de pilote et de directeur, avec pudeur, tu t'appliquais ce principe de Saint Exupéry : « Aimez ceux que vous commandez, mais sans le leur dire »

Un nouveau challenge s'offre à toi avec la nécessité pour Airbus de remplacer les avions Super Guppy qui transportent les tronçons à travers toute l'Europe. C'est le projet Beluga réalisé par la Sogerma avec tes équipes pour les essais en vol. Tu te retrouves donc le 13/9/94 à faire le premier vol du Béluga avec Lucien Bénard comme deuxième pilote, Jean-Pierre Flamant comme mécanicien navigant, et enfin ton bicornu polytechnicien préféré Didier Ronceray comme ingénieur navigant.

Date tragique, le 31 octobre 1994, un ATR 72 d'American Eagle se crashe à Roselawn près de Chicago après avoir traversé des conditions givrantes exceptionnelles. La FAA interdit de vol en conditions givrantes la flotte ATR aux USA. C'est une catastrophe. Tu décides de te battre et tu pars avec un prototype à Edwards, le centre des essais en vol de l'armée de l'Air américaine. Tu vas y voler en patrouille derrière un KC 135 qui t'aspersionne d'eau pour te faire givrer. Grâce à ton courage et à ton professionnalisme, tu sauves l'ATR, ton Bébé, après une modification des boudins de dégivrage de voilure.

Arrive le 19/11/95 où tu fais ton dernier vol en tant que Pilote d'essais expérimental à l'Aérospatiale. Tu quittes avec beaucoup de nostalgie la société que tu as servie pendant vingt-cinq ans avec beaucoup de passion. En gros 13800 heures de vol dont 10000 heures en essais, 3 premiers vols, un seul crash et une centaine de types d'avions pilotés. Ta carrière ne s'arrête pas là, pour autant. Tu rejoins en 1999 les équipes d'Aéroconseil pour apporter tes compétences à un domaine en plein essor : l'Analyse des Vols. Élément nouveau mais contributeur majeur à la Sécurité des Vols par la Prévention des dérives en opérations.

Oui, Gilbert Defer, taillé dans le roc, un vrai combattant depuis le début et pendant toute sa Vie. En 1973, le Concorde s'était mis en patrouille avec le soleil, pour suivre une éclipse. Gilbert, tu t'es mis en patrouille avec les étoiles au paradis des aviateurs. Mais cette fois-ci, il n'y a pas d'éclipse. Il y a la Lumière. Celle qui t'a guidé toute ta Vie, celle que tu nous as transmise et que nous ne laisserons pas s'éteindre.

Bon vol, Chef !

JMR

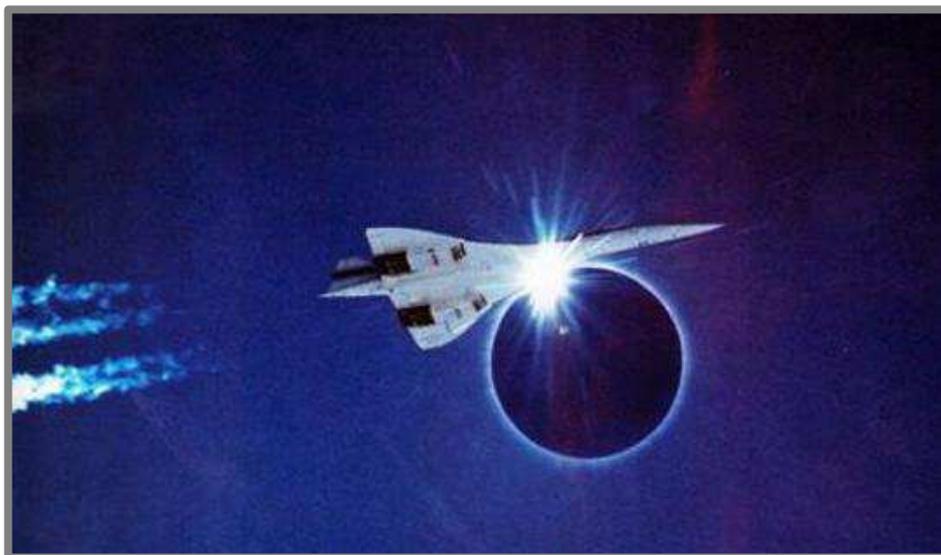


Photo Arthur Gibson (1973)

17^{ème} CEREMONIE COMMEMORATIVE DE L'ACCIDENT

Roissy, 25 juillet 2017

Comme chaque année, l'APCOS organisait le 25 juillet, une cérémonie en mémoire de l'accident du vol Concorde AF4590. Après nous être recueillis devant la plaque commémorative située à la Direction des Opérations Aériennes d'Air France, nous nous sommes rassemblés devant le Mémorial Concorde situé au sud des pistes pour un dépôt de gerbe.



Mesdames et messieurs des familles
Mesdames et messieurs représentant Air France
Chers amis

Nous nous retrouvons aujourd'hui pour commémorer la tragédie du vol Concorde AF 4590 qui, a coûté la vie aux 9 membres d'équipage, à nos 100 passagers et à 4 personnes au sol.

C'était il y a 17 ans tout le monde se souvient de cette radieuse après-midi d'été ; tout le monde sait où il était et ce qu'il faisait lorsqu'il a appris la nouvelle. L'accident du Concorde, puisque c'est souvent ainsi qu'on en parle, a été aussi spectaculaire et médiatisé que le fut sa vie depuis sa conception jusqu'à ses derniers vols en 2003.

Lorsque l'on sait un peu ce qu'était la vie sur Concorde, en particulier sur les vols spéciaux, on imagine que l'ambiance en cabine devait être joyeuse cet après-midi-là. En ce temps-là, la fermeture de la porte d'embarquement était, pour tout avion de ligne, une véritable libération. Finis les divers tracassés des opérations sol ! On pouvait partir ! Pour le microcosme ainsi constitué, la vie du monde s'arrêtait. Il faudrait attendre l'ouverture de la porte à l'arrivée pour apprendre ce qui s'était passé durant notre absence.

J'imagine que ce jour-là, comme à l'habitude, dans le silence ouaté qui s'installait juste après le verrouillage de la porte avant, équipage et passagers se sont retrouvés, tous prêts à vivre ensemble la belle aventure d'un vol supersonique transatlantique.

On sait que la phase sol a été courte. Les préparations avant décollage ont été effectuées, au cockpit et en cabine comme un heureux prélude à l'envol. L'envol ! Entre le moment de l'éclatement du pneu et l'écrasement il ne s'est passé qu'à peine plus d'une minute. Une minute pour passer du rêve au cauchemar, une minute pour que l'épopée Concorde connaisse la tragédie.

Je pense aujourd'hui à l'incompréhension de l'équipage technique se battant jusqu'au bout, pour contrer une panne majeure inconnue. Je pense à l'inquiétude de l'équipage commercial et de nos passagers qui ont certainement compris très vite qu'il se passait quelque chose de grave. Je pense à la stupeur des personnes présentes dans l'hôtel de Gonesse sur qui le Sierra Charlie s'est abattu comme la foudre.

Aujourd'hui, notre association tourne ses pensées vers celles et ceux qui, après ce drame, restent dans le chagrin et la douleur qui, nous le savons tous, ne s'éteindront jamais. Tous les membres de l'APCOS les assurent de leur profonde sympathie. Je propose qu'Aurélien Marty et Albert Leblanc, notre prestigieux aîné, dépose à présent cette gerbe au pied du monument et que nous marquions une minute de silence à la mémoire des 113 victimes du vol 4590.

Nous pensons à eux et à leurs familles.

PG

INAUGURATION DU NOUVEL ESPACE CONCORDE

**25 juin 2017 à Toulouse
Hommage aux professionnels de Concorde**



**Par Carole Guérand
Cadre Concorde**

Le chaud soleil toulousain illuminait notre belle journée commémorative sur le site du musée « **Aeroscopia** » à Blagnac. Monsieur **Louis Paulus**, Président de l'Association « **CAC** » (**Cap Avenir Concorde**) et toute son équipe de bénévoles nous ont accueillis avec ferveur devant le **Nouvel Espace Concorde**. Nous étions nombreux à participer à cette « Inauguration Hommage », tous heureux de se revoir (souvent retraités) et venus de toutes les régions de France. Bonheur de retrouver les Amis, de se rappeler les bons moments privilégiés passés ensemble, souvent à Mach 2 !

L'Association avait décidé d'honorer des personnes ayant participé, d'une manière ou d'une autre, à cette belle aventure supersonique ; souvent dans l'ombre ... Monsieur Louis Paulus a dévoilé, avec beaucoup d'émotion, 5 plaques commémoratives et les a remises aux professionnels de Concorde cités et présents.

L'**Espace Concorde** porte le nom de **Béatrice Vialle**, seule femme pilote Concorde à Air France, représentant la famille des **Personnels Navigants Techniques**.

La partie « **Maintenance** » porte le nom de **Jean-Michel Rouvier**, mécanicien de la maintenance Concorde, de janvier **1976** à novembre **2003**, représentant tous les « **Mécanos** » de la **division Concorde**.



**Béatrice Vialle,
Carole Guérand**



**Louis Paulus, Nicole Méneveux
et Claude Monpoint**

Evocation de la période **1962** jusque fin **1975**, avec **André Chaumeton** et **Camille Combis**, tous deux « Metteurs au point Concorde » représentant les équipes des « **Essais en Vol Concorde** ».

La période **1976** - Mise en service de Concorde à partir de janvier sur **Paris - Dakar - Rio** - jusqu'à l'arrêt des vols commerciaux en **2003**, porte le nom de **Nicole Méneveux** (« **Great Hôtesse** ») et **Claude Monpoint** (**Chef PNC**), représentant la Famille des **Personnels Navigants Commerciaux**.

Tout au long de la matinée, interventions et hommages se succèdent ; les anecdotes foisonnent !...

Michel Rétif, « **Encyclopédie du Concorde** », toujours vaillant et brillant orateur, évoque, avec délectation, des souvenirs supersoniques avec son cher ami **André Turcat** et d'autres fervents professionnels...

A noter « l'échange croustillant », instructif et amusant, entre **Nicole Méneveux** et **Claude Monpoint** durant lequel ils nous parlent des 1^{ères} années du Concorde et particulièrement du vol « **Paris - Dakar -Rio** », le 21 janvier 1976... Monsieur Monpoint aborde aussi, avec grand plaisir, sa participation aux premiers « **vols américains** » à la fin de l'été **1973** et moins de 3 ans plus tard, la réalisation de tous ses espoirs : le 1^{er} vol commercial vers Washington en tant que Chef de Cabine.

La matinée se termine par une visite guidée du musée « **Aeroscopia** » et des « photos-souvenirs » sur le tarmac, devant le **F-BVFC**. Le Concorde **FC**...Souvenirs émus... Concorde de l'éclipse solaire **AF 4500** du **11 août 1999**, le « vol du siècle », avec une équipe formidable ! Une pensée très forte à Monsieur **Jean Prunin**, notre regretté et talentueux Commandant de Bord, grand amateur d'astronomie, qui nous a fait vivre cette aventure exceptionnelle, « **A la poursuite du Soleil Noir** » ! (cf revue *Mach2.02 N°41 avril 2011*)



Michel Rétif

TEMOIGNAGE

Après une courte pause-déjeuner très animée, rendez-vous à la petite salle de conférence où monsieur Monpoint nous a conviés. Chef Steward en 1975, Claude nous expose, avec beaucoup d'humour et de passion, la conception et la mise en œuvre « laborieuse » du service à bord, pour le **1^{er} vol « Paris-Dakar-Rio » le 21 janvier 1976**. Comment proposer un service de **1^{ère} classe**, dans cette longue cabine, desservie par une étroite allée, à partir de galleys exigus, dans un temps de vol réduit ? Son objectif était de faire oublier à notre clientèle le faible volume de la cabine et éviter toute activité gestuelle « envahissante » ; chaque geste devant être discret, rapide et efficace ! C'est dans cet esprit d'**Excellence** que furent formés les nombreux « **PNC Concorde** » au cours des stages à venir....



Nicole Méneveux, Claude Monpoint, Carole Guérand et Béatrice Vialle

Nous gardons tous un souvenir très fort et très ému de notre « **Bel oiseau Blanc** » ... Merci à l'Association Cap Avenir Concorde et à tous ceux et celles qui ont contribué à la réussite de ce grand moment d'Amitié.

Grâce à Monsieur Louis Paulus, fondateur de « CAC », Concorde continue à vivre à Toulouse, au travers des yeux des enfants, des anonymes passionnés et des Anciens...

CG



Daniel Costes, Béatrice Vialle, Nicole Méneveux, Guy Cervelle, Carole Guérand, Dominique Taillet, Jean-Louis Allègre, Jean-Michel Rougier et Yvon Jollet.



ps : une pensée à M. **Jean-Yves Alaria**, passionné anonyme de Concorde

CONFERENCE/EXPO DANS LES LANDES

A Sainte-Eulalie-en-Born du 11 au 15 mai 2017



Par Jany Bellat

Sainte Eulalie est une vierge martyre d'une résonance importante qui mène jusqu'à Barcelone.

Cette idée de se transporter dans les Landes est née et a pris forme au mois de janvier dernier grâce à notre ami Yannick (Pluchon). Le village de Ste Eulalie est le fief de Yannick et de Claire, son adorable épouse qui y possèdent un très beau domaine dans les pins. L'idée est sympathique et séduisante !... Le mois de mai est retenu pour ce déplacement et la date du samedi 13 pour la conf/expo. Proposition est donc faite au Maire de la commune Monsieur **Bernard Comet** qui accepte avec joie ce calendrier. La Mairie mettra à notre disposition la salle communale et un certain nombre de moyens techniques.

Alain Ramazeilles (conseiller municipal) nous assistera pour tous les problèmes d'intendance. Un grand merci à eux deux pour leur accueil, leur gentillesse et leur aide précieuse.

Réunion après réunion, le programme prend forme, hébergements chez Yannick et dans un gîte, visites (musée de l'hydravion à Biscarosse, écomusée de Marquèze), balades, etc... Seul un sujet très important nous préoccupera longtemps : « le choix des menus » au restaurant pour les déjeuners et chez Claire et Yannick pour les dîners (foie gras, poulet basquaise, paella, canard ... ???) Un vrai dilemme !!! Tout est enfin prêt pour notre petite escapade landaise.



Jeudi 11 mai.

Rendez-vous chez Claire et Yannick pour le dîner. Fort heureusement un grand barnum a été installé, la pluie ne nous dérangera pas. Au menu « poulet basquaise ». Armagnac et vieille prune du Périgord clôtureront cette première soirée.

Vendredi 12 mai.

Ce matin, Mimizan, promenade en bord de mer puis petit tour au marché du bourg pour acheter fraises et cerises pour le dîner. Déjeuner chez Cousseau à Parentis, excellent repas dont un foie de canard poêlé en entrée particulièrement apprécié.

L'après-midi visite guidée du musée de l'hydravion à Biscarosse. Visite très intéressante sur l'épopée des hydravions. La société Latécoère les faisait alors décoller vers l'Afrique ou l'Amérique. Ils appartiennent à l'histoire glorieuse des débuts de l'aéronavale et de la jeune compagnie Air France. (Un hydravion américain resté à l'abandon dans un champ pendant 17 ans y est en cours de restauration).

Ce soir nous serons une trentaine à dîner, Claire et Yannick ayant également convié des amis landais. Il fait beau et l'apéritif délie les langues. Les conversations et les rires sont la preuve d'une déjà belle complicité. Demain une grande journée nous attend.



Samedi 13 mai.

Ce matin, dès potron-minet, nous installons l'exposition, ordinateurs pour **Philippe Borentin** (notre mémoire), simulateur radio commandé de son Concorde modèle réduit pour **Philippe Bianco**, projecteur et sono pour Pierre Grange. On déplie les kakémonos, les panneaux sont accrochés en vérifiant que les

VIE DE L'ASSOCIATION

réponses au Quiz destiné aux enfants figurent bien sur les documents que nous avons apportés. Les uniformes sont exposés et le stand des produits dérivés installé.

Déjeuner au restaurant du village « La table d'Eulalie » à noter que certains confondront cuisse de pintade et cuisse de canard ! Un café et à 14h nous nous apprêtons à recevoir nos premiers visiteurs. Des amis de l'APCOS qui habitent la région, sont venus nous rendre visite, **Béatrice et Georges Ringenbach** (ancien pilote Concorde), **Bernard Chabbert** (présentateur de la célèbre émission Pégase et maintenant principal animateur de la chaîne Aérostar TV) son épouse **Evelyne**, ancienne hôtesse Concorde heureuse de retrouver d'anciennes collègues.

17h... Conférence (vol Paris-New-York) par un duo parfaitement rôdé **Pierre Grange** et **Annick Moyal**. La salle est pleine et le public très attentif. Conférence fort appréciée, « le livre d'or » en attestant. Monsieur le Maire nous offre un pot pour le succès de cette journée. Dîner Chemin des Pins dans une super ambiance. Ce soir ce sera Paella.



Dimanche 14 mai.

Dernière journée dans les Landes. Après un bon breakfast agrémenté de « pastis », non pas l'apéritif bien connu mais une brioche locale aromatisée à l'anis, c'est le départ pour Marquèze et son écomusée, huit dans un minibus et quatre dans la voiture de Yannick.

Nous nous retrouvons à la gare de Sabres dans l'attente du petit train qui nous mènera à l'écomusée. Les wagons proviennent de la ligne Montpellier-Palavas les Flots et sont classés monument historique. Ce petit train a été immortalisé par le dessinateur humoriste **Dubout** dans les années 50. En effet en montant dans les voitures nous reconnaissons les banquettes en bois peu confortables. Quelques dix minutes plus tard nous arrivons sur le site, l'un des tout premiers écomusées de France qui permet de comprendre l'originalité, la culture et l'histoire de ce territoire.

Nous nous dispersons sur « l'Aïrial », terme gascon francisé qui désigne dans un quartier un espace ombragé planté de différentes essences d'arbres (chênes, châtaigniers, tilleuls...) et de divers arbres fruitiers (pêchers, poiriers, pommiers...). L'airial entoure les maisons et les dépendances (bâtiments agricoles en général, celliers, loges à porcs et volailles).

Habituellement le poulailler (joquèr) est perché. Les volailles s'y réfugient pour passer la nuit et se protéger des renards. Le centre de l'airial constitue un terrain de jeu pour moutons et brebis. Les récoltes sont préservées dans les granges et un four à pain complète l'équipement de ce hameau dans lequel vivait au XIXe siècle jusqu'à une centaine de personnes. Nous visitons également différentes maisons dont celle des métayers et des brassiers.

Nous nous séparons et un groupe découvre comment on exploitait les pins pour recueillir la résine. Une hachette au fer recourbé (hapchot) servait à rafraîchir l'entaille du pin et le long « barrasquit » était utilisé pour racler la moindre goutte de résine. Les gemmeurs de Marquèze sont les témoins d'un savoir-

VIE DE L'ASSOCIATION

faire qui concernait des milliers d'hommes au temps désormais lointain de « l'arbre d'or ». L'exploitation de la résine s'est arrêtée progressivement pour disparaître totalement à partir des années 1970.

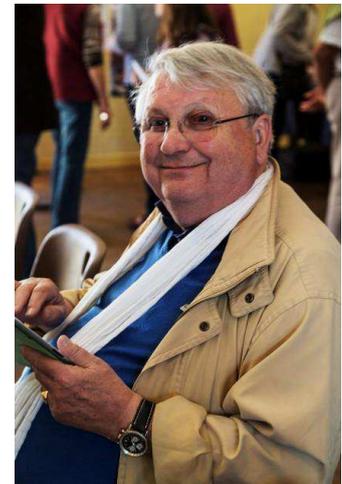
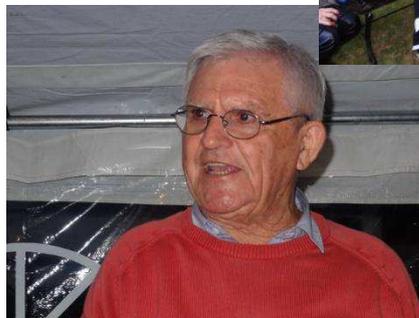
Après le déjeuner pris à la Table de Marquèze (chiffonnade de jambon, mijoté de porc à l'armagnac, tarte aux fraises et café) nous poursuivons notre visite. Le four à pain embaume la campagne et nous nous laissons tenter par des pains à peine sortis du four. On nous propose une promenade en forêt pour rejoindre le « moulin de Bas » un meunier nous explique comment transformer le grain en farine. Près de sa maison se trouve le jardin des simples. Les simples sont des plantes utilisées pour soigner, teindre ou cuisiner. Près de leur potager les femmes cultivaient des plantes médicinales.

La Maison de Marquèze, construite à pans de bois, présente à l'est une façade avec mur-pignon et un large auvent. L'assemblage des poutres qui surplombent l'auvent n'a qu'une fonction décorative et signalait la prospérité du Maître des lieux. L'auvent offrait un espace de travail pour les femmes et redoublait le seuil pour l'étranger. Des ouvertures larges et des carreaux aux fenêtres indiquaient une prospérité récente due à l'exploitation forestière. Dans l'une des chambres de cette maison est évoquée la mort du Maître et le rituel particulier qui s'attachait au deuil. En particulier, pour éviter le départ des essaims d'abeilles on disposait un crêpe noir sur les ruches.

Il est maintenant l'heure de reprendre le train et retrouver nos véhicules. Philippe et Marie Thérèse Girard nous quitteront là pour regagner directement leur cher Périgord. Un bref passage au gîte puis direction Chemin des Pins pour notre dernière soirée landaise. Ce soir ce sera vraiment du canard !!!

Nous garderons tous un merveilleux souvenir de notre escapade à Sainte Eulalie en Born. Merci Claire et Yannick pour votre accueil si amical et chaleureux !

JB



Photos : Philippe Bianco, Yannick Pluchon, Béatrice Ringenbach.

EXPOSITION PISSARRO A ERAGNY

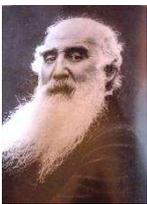
La nature retrouvée

Avec l'APCOS, le vendredi 9 juin 2017



**Par Ginette et Jean Rousseau
Membres actifs**

Nous avons, des œuvres de Camille Pissarro, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-contre, le souvenir de paysages de l'Île de France dont les « ciels » traduisaient la douceur des fins d'après-midi d'été, avec, sur fond bleu de nombreux « cumulus », nuages de moyenne altitude, annonciateurs de beau temps...mais il est vrai qu'ici, nous sommes à l'été 1876, à l'époque des moissons... ! Or, l'exposition que seize Apcosiens(nes) viennent visiter au musée du Luxembourg ne concerne que les œuvres inspirées par le village d'Eragny sur Epte dans le Vexin français où Camille Pissarro a choisi de se fixer avec sa famille dès 1884 jusqu'à sa mort en 1903.



Camille Pissarro a alors 54 ans et sa vie a été marquée par de nombreux déplacements, volontaires ou non... En effet, né dans la Caraïbe, quelques jours avant notre « révolution de Juillet », il connaîtra, à peine arrivé en France, celle de 1848, puis le second Empire, la guerre de 1870-71 et la « Commune » ... il rencontrera des « Stars », Ingres, Delacroix peut-être, mais surtout Daubigny, Courbet, Corot et ses amis de Barbizon ...Il est sûr que la fréquentation de Courbet, admirateur de Pierre-Joseph Proudhon et de Victor Considérant, ne pouvait qu'entretenir son penchant « anarchiste ».

Ainsi, notre Camille Pissarro :

- Voit le jour le 10 juillet 1830 à Saint-Thomas, l'une des îles « Vierges », danoise, nationalité qu'il conservera toute sa vie. Ses géniteurs, Frédéric-Abraham et Rachel sont quasi-parents, ce qui déplaît fortement à la communauté juive « séfaraïte » à laquelle ils appartiennent...De ce fait, il devra suivre les cours de l'école protestante avec les enfants d'esclaves...
- « Monte » à Paris en 1855 : il étudie aux Beaux-Arts où il s'ennuie ...mais se passionne pour le travail de Corot et de Millet, pour leur approche directe de la nature et Courbet pour sa liberté face aux conventions académiques et sa nature débarrassée de personnages mythologiques et d'angelots...il choisira rapidement son camp...
- Expose pour la première fois en 1859 pensant déjà à la consécration mais ce n'est que le début de ses premiers revers et de la manifestation de sa « fibre » rebelle...
- Vit chez ses parents revenus à Paris, tout en traversant une longue période de désert, sans oublier de « séduire » Julie Valay, la « soubrette » ... (qu'il épousera finalement en 1871) ...ce que n'apprécie pas son père ... ! Banni, il errera avec sa compagne, vivant chez l'un ou l'autre (Ludovic Piette, Claude Monet qui lui offriront leur amitié, voire le couvert), période durant laquelle il rencontrera Paul Cézanne, Pierre-Auguste Renoir, Alfred Sisley, Georges Seurat ainsi que le pauvre Frédéric Bazille tué à la guerre de 1870...mais surtout Emile Zola, alors journaliste...



- Echappe à la conscription de 1870 grâce à sa nationalité danoise. Il devra néanmoins fuir, d'abord en Mayenne chez Ludovic Piette, puis à Londres où il rencontre Camille Daubigny qui lui présente Paul Durand-Ruel, un « galeriste » qui lui achètera deux toiles et deviendra son marchand attitré... !

- Est-il « anarchiste » au sens où l'entendent tous les « poseurs de bombes » d'hier et d'aujourd'hui ? Non, il n'a rien d'un Ravachol, d'un Vaillant ou autre Bonnot ! Cependant, il se lie d'amitié avec des personnalités telles qu'Elisée Reclus et Octave Mirbeau qui lui fait découvrir la littérature anarchiste... En fait, il était plus, nous pensons, un individualiste forcené, pétri de haine contre l'adversité, mais aimant la nature, la famille, puisqu'il peut revendiquer une descendance de huit enfants, la propriété et le confort avec ci-contre la photo de sa résidence à Eragny et celle du tableau néo impressionniste qu'il céda à Monet lors de son achat...mais peut-être est-ce celui-ci qui le demanda en contre partie de son prêt ? Autant d'éléments qui contredisent, a priori, la



VIE DE L'ASSOCIATION

doctrine des anarchistes ...bref, encore « un anarchiste qui aimait l'ordre » ...le sien, bien sûr... mais qui s'attachera, de plus en plus, à peindre les difficultés de la vie rurale, à Louveciennes, à Auvers sur Oise, à Pontoise et, enfin, à Eragny... !

- Paysagiste, Camille Pissarro le fut toute sa vie et, de ses débuts jusqu'à sa mort, il fut un travailleur acharné, souvent mal récompensé ainsi qu'en témoigne ses échecs à de nombreux salons. S'essayant au « dessin », à la « gouache », au « pastel », à « l'aquarelle », à « l'eau forte » ou à la « gravure », Pissarro y trouve un véritable intérêt artistique, mais également la possibilité de réaliser des œuvres plus faciles à vendre que ses toiles « impressionnistes » ou « néo-impressionnistes » ! Car il fut l'un de ces peintres disant « peindre ce qu'ils voyaient et non ce qu'il plaisait aux autres de voir » et ne livraient d'un paysage que « l'impression » de l'instant...



Quelques remarques antérieures à l'installation de Camille Pissarro à Eragny...

- D'Emile Zola : « En plein air, la lumière n'est plus unique, et ce sont dès lors des effets multiples qui se diversifient et transforment radicalement les aspects des choses et des êtres. »
- De Pierre Auguste Renoir : « Sans les couleurs en tubes, facilement transportables, pas de Cézanne, pas de Monet, pas de Sisley, pas de Pissarro... »
- Du chimiste Chevreul : « la juxtaposition d'une touche de couleur complémentaire à celle de la touche initiale en modifie l'impression ». Seurat, Signac puis Pissarro feront du « mélange optique », et de « l'harmonie chromatique » (équilibre des complémentaires), l'essentiel de leur technique...Pissarro l'abandonnera rapidement et, ainsi qu'il l'écrivait à son fils Lucien en 1891 : « Je crois que tu as raison, c'est fini le pointillé » ...

Notre visite au musée du Luxembourg :

Rendez-vous à 14 heures 30 au musée du Luxembourg après, pour beaucoup, un repas à « la Bastide de l'Odéon » ...et, après contrôle (?) ... accueil par notre guide conférencier... les « oreillettes » sont les bienvenues, malgré un réglage délicat...visiteurs en nombre raisonnable ...

Bref, la routine... !

S'agissant d'une période précise de la vie de Camille Pissarro (1884-1903), de sa famille et de son œuvre, notre guide fera de nombreux retours sur le passé du peintre impressionniste, ses engagements artistiques et philosophiques. Eragny apparaît au peintre comme un espace qui respire la liberté...La nature est retrouvée et il s'attache à vivre en quasi-autarcie, suivant ainsi les préceptes de Pierre Joseph Proudhon et de Victor Considerant. Eragny devient un petit « phalanstère » où Julie élève des lapins, des volailles, entretient un potager et un verger ...tout en en faisant profiter de nombreux amis, dont Emile Zola. A Eragny, il peindra quelques 350 toiles, promenant son chevalet mobile sur roues au hasard de son inspiration...et de sa technique, évoluant de l'impressionnisme au néo-impressionnisme pour revenir à ses débuts...



De salle en salle :



Dans la première salle surtout consacrée à l'artiste et à sa famille, Camille Pissarro apparaît au centre de celle-ci, en « patriarche », revêtu de sa tenue de ville...et, sur la seconde avec Julie et deux enfants...Cette dernière photo, prise à Dieppe en 1902, témoigne d'une certaine aisance financière qui lui permet de voyager avec sa famille. Il faut dire que les toiles « impressionnistes » se vendent mieux que les « pointillés » néo-impressionnistes, produits après son arrivée à Eragny en 1884...De



plus, ses « problèmes » récurrents de vue ne lui permettent plus de fixer la toile ainsi que l'exige le « pointillisme » du néo-impressionnisme car l'exécution de chaque tableau demande de 10 à 20 fois plus de temps...Seuls, Seurat et Signac, ses initiateurs persisteront ...tels des « forçats du pinceau » après 1894 !

VIE DE L'ASSOCIATION

Près de cent toiles et dessins sont exposés

- *Eragny*, le village de l'artiste : période impressionniste et des panoramas à profusion...le groupe est attentif... !



- *L'anarchie et la nature* : il s'agit ici de dessins à la plume extraits d'un album consacré aux « turpitudes sociales » ...



- *L'homme et la nature* : en fait, Camille Pissarro représentera surtout des femmes au travail...



Camille Pissarro et le « néo-impressionnisme » :



- *Eragny* est toujours une source d'inspiration inépuisable pour Camille Pissarro après l'abandon du pointillisme, mais notre artiste recommence à se déplacer beaucoup ...à Londres, par exemple, là où réside son fils Lucien ...mais également à Paris, à Rouen... Nous le retrouvons « impressionniste », bien que « marqué » par sa période « pointilliste »...



- *En conclusion* et pour ce qui nous concerne, nous avons redécouvert Camille Pissarro au travers de cette exposition relative aux dix-neuf dernières années de sa vie...son nom durablement lié au bourg d'Eragny sur Epte comme celui de Claude Monet l'est à Giverny et d'autres à Barbizon ou Auvers sur Oise ! Nous l'avons également redécouvert « besogneux », « teigneux », un « tantinet anarchiste » et à coup sûr « talentueux » ...bref, une personnalité... !

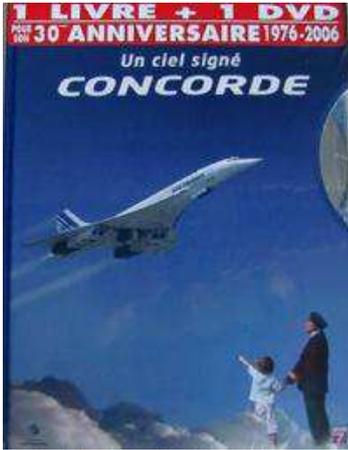
Fin de la visite vers seize heures...

Un grand merci à Aline et à Anik, jeune grand-mère du jour, que nous félicitons tout en saluant l'arrivée du jeune Clément auquel nous souhaitons beaucoup de bonheur... A bientôt... !

PRODUITS DERIVES A.P.CO.S

AUTO-COLLANT Classique ou sous vitre	2€
BLOC PRESSE PAPIER en verre optique, transparent ou couleur.....	35€
CARRE DE SOIE Concorde 90x90cm (Aquarelle Pierre Boucheix) bleu	50€
CARTE DE CORRESPONDANCE avec logo A.P.CO.S.....	0.5€
CARTE POSTALE Concorde (Aquarelle Pierre Boucheix).....	1€
CARTE POSTALE Cockpit Concorde (Eric Célérier).....	1€
CASQUETTE bleue marine ou blanche.....	8€
CASSETTE VHS ou DVD 10" de Rêve.....	5€
CRAVATE SOIE	SOLDE..... 5€
(Fond bleu marine uni avec logo A.P.CO.S)	
CRAVATE SOIE	SOLDE..... 5€
(Fond bleu marine, imprimée "multi concorde" avec logo A.P.CO.S)	
DVD "Un Ciel signé Concorde".....	12€
ECUSSON A COUDRE tissu blanc (logo A.P.CO.S).....	5€
LIVRES Icare "Spécial Concorde".....	48€
Un siècle d'Aviation Air France.....	20€
Un Ciel signé Concorde DVD inclus.....	15€
Concorde Mon Amour (Edouard Chemel).....	18€
PARAPLUIE en toile bleu marine, ouverture automatique.....	20€
PIN'S APCOS	3€
PIN'S Concorde doré	10€
POLO blanc 100% coton maille piquée S.....	SOLDE..... 5€
PORTE CLES en verre optique.....	10€
PORTE CLES Flamme.....	5€
POSTER Cockpit Concorde 70x50 cm (Eric Célérier).....	15€
T-SHIRT blanc 100% coton maille jersey S-M-L-XL.....	SOLDE..... 5€

PRODUITS DERIVES



Cravates



POLO



BLOCS EN VERR



Carte postale cockpit Concorde



Carte Postale Concorde



Carré de soie 90x90cm
(Aquarelle Pierre Boucheix)



PARAPLUIE

CALENDRIER 2017-2018

Édition octobre 2017

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

2017

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

2018

10 janvier **Bureau** 10h00
24 janvier **Bureau** 10h00
27 janvier 28ème anniversaire de l'APCOS. Dîner au Sénat
7 février **Bureau** 10h00
21 février **Bureau** 10h00
14 mars **Bureau** 10h00
15 mars **Bureau** 10h00
27 mars Assemblée Générale 09h30 Ecole hôtelière Vatel Paris 17ème
11 avril **Bureau** 10h00
25 avril **Bureau** 10h00
16 mai **Bureau** 10h00
30 mai **Bureau** 10h00
13 juin **Bureau** 10h00
27 juin **Bureau** 10h00



Janvier 2017, bureau de rentrée à Paray

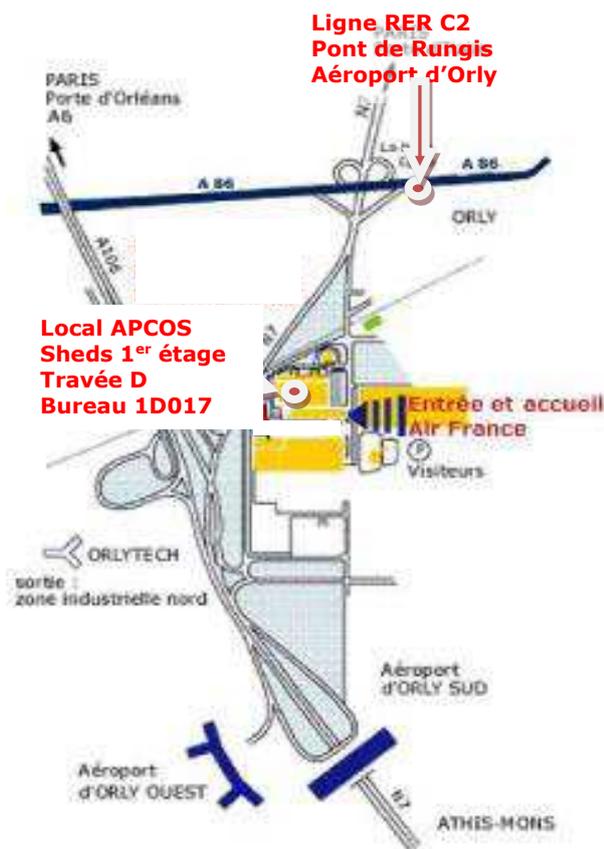
CONTACTS

Siège Social de l'APCOS :

Gilbert Barbaroux, 25/27, Bd Arago 75013 PARIS
Tél.: 01.45.35.55.47

Local Paray Vieille Poste : Bâtiment Sheds. Bureau 1D017

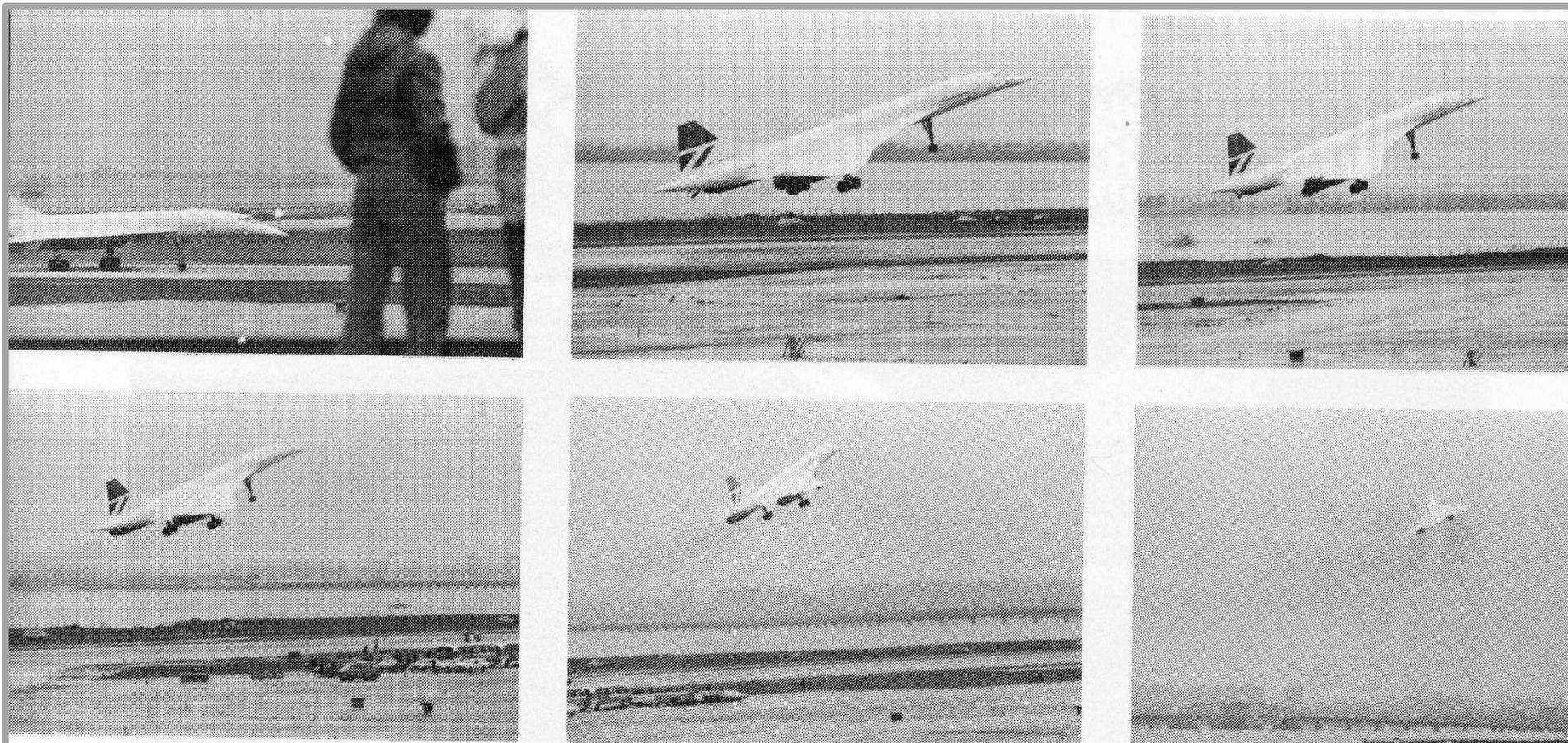
Air France,
1 Avenue du Maréchal Devaux,
91551 Paray Vieille Poste.
Tel : 01 41 75 22 92
mail.apcos@airfrance.fr



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.



20 octobre 1977, premier décollage d'un Concorde de JFK
Le Sierra Bravo vire à gauche après le lever des roues en 31 gauche
(document Edouard Chemel)