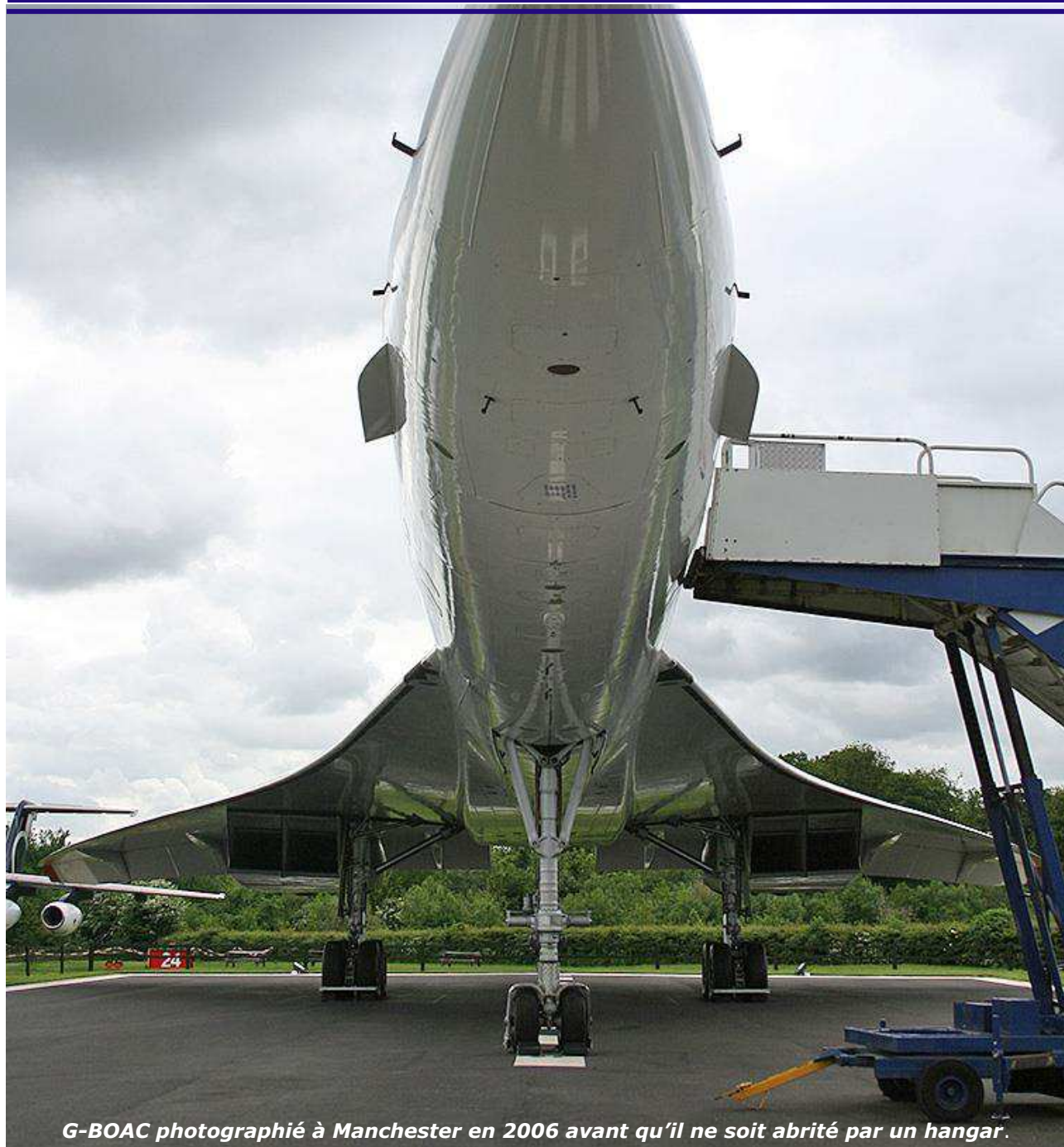


N°56 octobre 2018

# mach 2.02

A.P.CO.S

ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE CONCORDE ET DU SUPERSONIQUE



*G-BOAC photographié à Manchester en 2006 avant qu'il ne soit abrité par un hangar.*



## **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, Philippe Bianco, 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 Adjoins :** Pierrette Cathala, Gérard Duval, Patrick Sevestre.
- **Trésorier :** Philippe Borentin.
- **Trésoriers Adjoins :** Gilbert Barbaroux, Hubert Michaut.

### **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°56, octobre 2018

- 1      SOMMAIRE**
- 2      EDITORIAL DU PRESIDENT**
- 3      CAMPAGNE DU FROID. FAIRBANKS 1974**  
Par Claude Monpoint
- 6      CONCORDE 1976/2003 ou LES INFORTUNES D'UN PRIX NOBEL**  
Par Jean-Louis Chatelain
- 8      QUATRE CONCORDE A NEW-YORK KENNEDY**  
Par Alain Baron, Philippe Borentin, Pierre Grange et Patrick Sevestre
- 10     HISTOIRES DE DELTA, DE PETIT CANARD ET DE PILOTES**  
Par Daniel Costes
- 13     UNE RENCONTRE PAR HASARD ... IMPROBABLE ?**  
Par Jean Vimard
- 14     CONCORDE ET LES MACHINES A COMMANDES NUMERIQUES**  
Par André Rouayroux
- 16     LE FOX BRAVO VOLE TOUJOURS**  
Par Philippe Bianco
- 18     UNE FEMME DE L'AIR QUI REPREND PIED SUR TERRE**  
Par Marie du Berry et Martine Marage
- 20     REVUE DE PRESSE DES ANNEES 70**
- 24     VISITES CONCORDE AU MUSEE DE L'AIR DU BOURGET**  
Par Jean-François Louis
- 27     INFO OU UN FAUX**  
Par Philippe Borentin
- 29     HOMMAGE A HENRI PERRIER**  
Par Michel Rétif
- 30     CARNET GRIS**
- 32     EXPOSITION CONFERENCE A BELLEME LE 2 JUIN 2018**  
Par Jany Bellat
- 34     VOYAGE « CIAO PUGLIA »**  
Par Ginette et Jean Rousseau
- 38     PRODUITS DERIVES APCOS**
- 40     CALENDRIER 2018**
- 41     CONTACTS**

## EDITORIAL



**E**n 2019, avec le 50<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol, notre association vivra une année charnière dont ne dépend, rien moins que sa survie. A l'origine, l'APCOS était une amicale. Celles et ceux qui avaient lancé Concorde, dans l'industrie ou en ligne, souhaitaient pouvoir se retrouver et on se souvient des joyeuses et bruyantes retrouvailles à Toulouse ou à Paris. C'est en 2003, avec l'arrêt des vols, qu'au sein de l'APCOS, s'est développée une commission Patrimoine visant à préserver, avant qu'il ne soit trop tard, la mémoire de celles et ceux qui ont œuvré sur Concorde. Cela fait déjà 15 ans et, en voyant le travail réalisé, je me dis qu'il était grand temps de le faire.

Aujourd'hui une « Amicale » n'intéresse plus les nouvelles générations saturées « d'ami(e)s » via les réseaux sociaux. La dissolution, ces jours-ci, de l'Amicale Air France en est une preuve supplémentaire. Néanmoins, le travail de mémoire, entrepris par notre association en 2003 doit se poursuivre.

Le 2 mars prochain, le Musée de l'Air et de l'Espace nous sollicite pour participer à une manifestation organisée à l'occasion de l'anniversaire du 1<sup>er</sup> vol de Concorde 001. Grâce au travail effectué ces 15 dernières années, nous pouvons répondre positivement à cette demande et nous proposons exposition, conférence et simulation dans le Hall Concorde. Je fais donc appel à vous tou(te)s pour que vous veniez au Bourget ce week-end là nous aider en accompagnant les visiteurs et répondre à leurs questions. Il s'agit de montrer que Concorde n'est pas qu'une magnifique sculpture de métal, c'est aussi et surtout un avion qui a su motiver plusieurs générations d'hommes et de femmes durant un demi-siècle.

Une autre demande, qui montre que l'on peut s'occuper du patrimoine humain de Concorde sans se déplacer en aidant à renseigner le site de référence : [lesvolsdeconcorde.com](http://lesvolsdeconcorde.com) ; deux avis de recherche sont lancés par Philippe Borentin et Raymond Machavoine

### Avis n° 1

Le **14 mars 1991**, Claude Delorme, Jean Marcot, Claude Poulain, Jacques Masson (radio) et Christine Meyer en hôtesse emmenaient François Mitterrand à Fort de France afin qu'il puisse rencontrer Georges Bush (F-BVFF AF100F).

Le programme présidentiel ayant été modifié, le F-BVFF est reparti 6 h 33 mn après son arrivée avec l'équipage suivant : CDB : ??, OPL : Alain Geoffroy, OMN : ??, Radio : Jacques Masson, Hôtesse : Christine Meyer

Merci, à ceux qui ont des informations, de **compléter l'équipage PNT et PNC aller et retour.**

### Avis n° 2

Le Tour du Monde effectué du 15/09/1999 au 08/10/1999 **a-t-il réellement existé** ? Les menus de ce TDM ont été retrouvés, mais ce n'est pas une preuve. Aucun des EP5 consultés, et ils sont nombreux, ne permettent de trouver un PNT ou PNC ayant effectué ce TDM.

Seul un recensement des vols du F-BVFC effectué par Edouard Chemel fait mention de ce TDM.

Si vous avez effectué ce TDM ou si vous connaissez un PNT ou PNC ayant fait ce TDM, Philippe Borentin [lesvolsdeconcorde@orange.fr](mailto:lesvolsdeconcorde@orange.fr) est preneur de l'information.

Par avance, merci pour votre investissement-temps qui aidera à conserver le patrimoine de Concorde.

Ont réalisé ou contribué à la réalisation de cette revue : **Jean-Paul André, Alain Baron, Jany Bellat, Philippe Bianco, Philippe Borentin et le site « lesvolsdeconcorde.com », Jean-Louis Chatelain, Pascal Chenu, Daniel Costes, Pierre Grange, Carole Guérand, Jean-François Louis, Martine Marage, Hubert Michaut, Claude Monpoint, André Quaillet, Michel Rétif, André Rouayroux, Michel Rouby, Ginette et Jean Rousseau, Patrick Sevestre, François Suteau, Yannick Vanvolsem, Jean Vimard, Aline Weyl.**

**Remerciements aux membres du comité de relecture.**



**CAMPAGNE DU FROID. FAIRBANKS 1974**

**Concorde à Fairbanks du 7 au 19 février 1974**



**Par Claude Monpoint  
Chef PNC  
Chef de Cabine Concorde de 1973 à 1979**

**V**ous savez que notre bel aéronef, lors de ses vols supersoniques, traverse deux des cinq couches de l'atmosphère. La première, dite troposphère, s'élève du niveau de la mer jusqu'à 12 mille mètres. Dans cette couche, la température décroît avec l'altitude. La moyenne se situe à -56°C mais des météorologues ont enregistré jusqu'à -84°C au niveau de l'équateur. A compter de 12 mille mètres, Concorde va évoluer dans la deuxième couche, dite stratosphère, qui s'élève jusqu'à 50 mille mètres. Jusqu'à 25 mille mètres, la température est de -54°C et va remonter à 0°C à 50 mille mètres, L'air se raréfie et se pose le problème de l'échauffement cinétique.

Le 7 février, nous décollons de Toulouse avec le Sierra Alpha à destination de Fairbanks, localité au nord d'Anchorage, afin d'étudier la résistance et la fiabilité des éléments constitutifs de l'appareil lors de ses passages dans l'atmosphère. Le Chef de Mission, et pilote sur ce vol, est André Turcat, le copilote est Jean Franchi, l'officier mécanicien Yves Pingret, l'ingénieur en vol Claude Durand ; 4 PNC : 3 PNC Aérospatiale et moi-même.

Pendant la guerre froide, Fairbanks occupait une place très importante dans la stratégie militaire américaine. C'était la base des B52 qui, en cas de conflit, pouvaient, après un bref survol du Détroit de Béring ... rendre visite aux Russes ! A mesure que diminuèrent les tensions politiques, la population décroit rapidement. Les militaires, peu à peu, laissèrent leur place à des ingénieurs appartenant à l'industrie pétrolière mais la base militaire demeure. C'est l'escale la plus septentrionale desservie par la Compagnie Alaskan Airlines. A noter que la nuit, ses appareils dorment dans des hangars chauffés ... alors que le Sierra Alpha, toujours stationné à l'extérieur, subit l'abaissement nocturne de la température. Là se situe la raison d'être d'une campagne de froid : s'assurer que l'appareil amené à des températures très basses ne subit aucun dommage et qu'il est en mesure de redémarrer sans encombre. Cela permet aussi de vérifier que les procédures de stationnement grand froid sont opérationnelles (exemple : la vidange du système d'eau) et de fixer la limitation basse en dessous de laquelle un arrêt en escale ne pourra être programmé.



**Mise en place de l'alimentation en air chaud de la cabine par les équipes Aérospatiale déguisées en « bibendum » rouges et affrontant des températures inférieures à -40°C. Photo Icare.**

Un quart d'heure de voiture nous séparait de l'hôtel où nous logions. A l'extérieur, sous la fenêtre des chambres de cet hôtel de plain-pied, était fixé une prise de courant. En arrivant, il fallait « plugger », c'est-à-dire brancher dans cette prise, l'extrémité de la résistance entourant le bloc moteur de la voiture afin qu'elle puisse redémarrer le lendemain matin. Si, pour une raison quelconque on ne pouvait, ou on oubliait, de se « plugger », il fallait prévenir le concierge qui appelait le garagiste attaché à l'hôtel. Celui-ci glissait alors, sous le bloc moteur, une soufflante à air chaud afin que le moteur accepte de tourner. Le poids de la voiture entraînait un méplat de la partie du pneu en contact avec le sol. En début de roulage s'ensuivait un « tressautement » qui disparaissait dès que les pneus montaient en température.

A proximité de l'hôtel, se trouvait une énorme brasserie. Le soir, tous les habitants des environs, femmes hommes et enfants s'y réunissaient plus pour bavarder que pour boire. Nous faisons sensation : un supersonique civil français, un équipage français qui parlait anglais ! Nous étions toujours entourés de personnes nous posant d'innombrables questions, tant sur l'Avion que sur la France.

La scène étant campée, revenons à notre Sierra Alpha. La proximité d'Anchorage et des infrastructures d'Air France dans cet aéroport, donna au Président Ziegler, l'idée de mettre à profit la présence de Concorde sur le sol américain, pour réaliser un « vol de présentation » au départ d'Anchorage. Seraient invitées de hautes personnalités américaines (membres du Congrès, le Ministre de l'Air, le Général Commandant la base de Fairbanks, de grands journalistes etc.). Monsieur Ziegler, venu de Toulouse pour l'occasion, les accompagnera.

## TEMOIGNAGE

Nous étions en février, seule une des deux pistes d'Anchorage était praticable. Nous décollons de Fairbanks, sans passager, pour nous mettre en place à Anchorage. Nous atterrissons, roulage au sol. J'allais retirer mon harnais (le siège que j'occupais se situait à la hauteur des portes centrales) lorsque l'ingénieur de vol me crie : « reste attaché ! » Je ne discute pas et sangle mon harnais. Je sens l'avion virer, les réacteurs remontent en puissance. L'avion s'accélère et s'apprête à décoller. Pendant ce nouveau roulage au sol, j'entends, côté tribord le « bruit d'un choc violent ». Après quelques minutes de vol, nous nous reposons ; je vais au poste avertir André Turcat du bruit entendu ; on me répond qu'il doit s'agir d'une projection de glace. Je demande au mécanicien pourquoi avoir fait cette boucle de vol supplémentaire. Réponse : « André Turcat voulait faire un test sur la piste enneigée ».

L'avion s'immobilise ... mais pas au bon endroit ! Le Sierra Alpha, à cette date, était encore équipé de freins à disques en acier. Ces derniers atteignent des températures de 600 à 800°C. Les disques se déforment et l'avion ne peut plus se déplacer. Il fallut amener un « climatiseur » pour débloquer le système de freinage après l'avoir refroidi. Après le déblocage, le pilote amène le Sierra Alpha en face de la salle d'embarquement. Face à ce problème, Dunlop va proposer d'équiper Concorde de freins au carbone ; gain de poids : 500kg et 9 mille atterrissages au lieu de 5 à 600 avec les disques en acier. Ces nouveaux freins seront installés sur le Sierra Alpha. Les « essayages » au roulage au sol dureront jusqu'en juin 1973. Cette mise au point très longue entraînera des tests de « roulements au sol » jusqu'en 1975.



**Sierra Alpha à Fairbanks dans un environnement très local. Il est peint aux couleurs des futurs utilisateurs : British Airways à droite, Air France à gauche. Photo Icare.**

Nous avons pris, au départ de Fairbanks, une telle marge de sécurité que l'embarquement des passagers à Anchorage s'effectue exactement à l'heure prévue. L'embarquement terminé, je souhaite la « bienvenue » à nos invités et leur dit que nous allons effectuer une « boucle » dont la durée serait similaire à un vol transatlantique. Prestation prévue : service d'une collation et boisson au choix.

Une demi-heure après le décollage, nous commençons le service dont les composants ont été préparés par le commissariat d'Anchorage. Tout à coup, le bruit d'une explosion d'une extrême violence secoue et résonne en cabine. Notre Sierra Alpha est victime d'un « pompage ». L'un des réacteurs s'arrête, freine l'appareil qui perd son « assise ». Une des deux hôtesse s'accroche à moi et me dit : « Monsieur Monpoint, je suis trop jeune, je ne veux pas mourir ! » Les passagers connaissent la peur de leur vie. Immédiatement, les pilotes mettent l'appareil en descente rapide, passent en subsonique et l'appareil retrouve sa stabilité ... Nous allons regagner Anchorage ... La boucle aura été de courte durée ! Je présente les excuses d'Aérospatiale à nos invités qui se remettent de leurs émotions. Ambiance particulière : le silence total règne en cabine. Lors du débarquement, M. Ziegler me fait part de sa déception et de la peur qu'il a éprouvée. Puis il me pose cette question : « Est-ce que ça arrive souvent, » je lui réponds par la négative.

Une ou deux heures après, nous redécollons à partir de la piste dégagée et, en subsonique, nous regagnons Fairbanks. « L'incident » a entraîné des dommages appelant réparations ... mais qui ne peuvent être réalisées qu'avec des pièces de rechange ... en stock à Toulouse. Les conditions météo s'altèrent et la Caravelle qui achemine pièces et techniciens se pose avec 24 heures de retard. Le Sierra Alpha sera remis en état de voler sur une longue distance ... mais dans un état dégradé.

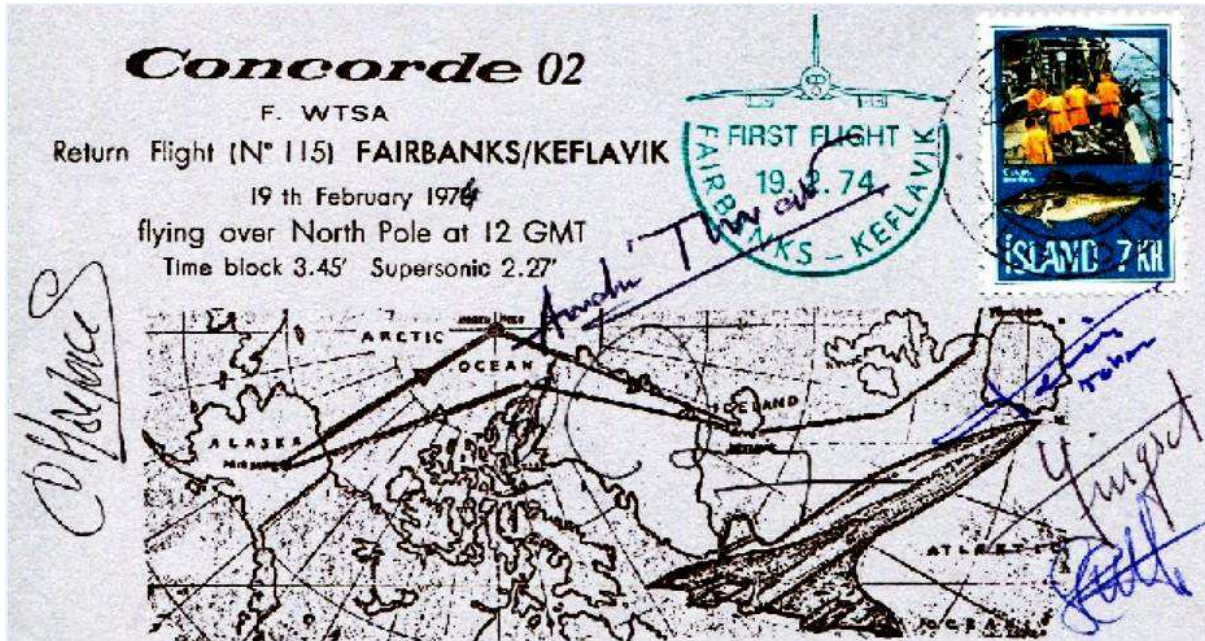
Dans une pièce de l'aéroport se tint la séance de préparation du vol retour ; j'avais le privilège d'assister assez régulièrement à ces séances. Cela m'enrichissait et me faisait ainsi connaître la « route suivie ». André Turcat me pose cette question : « Claude, avez-vous déjà survolé le Pôle Nord ? » je lui réponds : « Plusieurs dizaines de fois » (en effet, à Air France, j'avais été affecté pendant plusieurs mois à Anchorage, escale technique sur la route du Japon et en arrivant de Paris, nous survolions fréquemment le Pôle). « Eh bien, reprend André Turcat, moi je ne l'ai jamais fait et c'est l'occasion de le faire ». Jean Franchi se met en colère. Il lui rappelle que le survol du Pôle Nord rallonge la route, que l'avion n'est pas en bon état et que l'essentiel est de le ramener à Toulouse. André Turcat se tourne vers lui et lui rétorque : « le Chef de Mission, c'est moi et j'ai décidé que nous ferons une verticale Pôle Nord ». Franchi furieux, quitte la pièce après avoir littéralement « balancé » le dossier de vol à l'extrémité de la table où se tenait Turcat. Le vol Fairbanks - Keyflavik - Toulouse sans passagers ne posa aucun problème ... mais nous trouvâmes le temps très long ... et combien l'ambiance à bord était tendue !



## TEMOIGNAGE

J'avais l'habitude, à chaque arrivée, après la descente de tout l'équipage, de passer l'inspection de l'appareil pour m'assurer que rien n'avait été oublié à bord : dossiers sur les pupitres des ingénieurs en vol, sacs etc. Je croisais André Turcat en arrivant à la porte avant gauche. Etonné, je lui dis : « vous n'êtes pas encore descendu ? » « Non, me répondit-il, mais vous, vous pouvez descendre ». Ce que je fis. Intrigué, j'attendis quelque temps au pied de l'escabeau ... Quelle ne fut pas ma surprise de voir André Turcat ouvrir sa sacoche et en sortir une grande bande de toile et la « scotcher » au-dessus de la porte. On pouvait lire : « **We flew over the northern pole** ». Il prit la pose et le photographe fit son œuvre ... Ce dernier devait être dans le secret ... Souvenir de voyage ? Pourquoi pas ?

CM



Souvenir philatélique non transporté sur le vol et signé par André Turcat, les mécaniciens navigants Ugo Venchiuratti et Yves Pingret, les ingénieurs navigants Claude Durand et Jean Conche et le Chef de Cabine Claude Monpoint. Info du site [lesvoltsdeconcorde](http://lesvoltsdeconcorde)

*Une des difficultés, quand on survole le pôle nord, c'est ... qu'on perd le nord ! Tous les caps sont au sud ! Les centrales de navigation inertielles peuvent malgré tout continuer à fonctionner puisqu'elles s'emploient à rester sur une route en annulant, en permanence, l'écart latéral ; que le point de virage soit au pôle nord ne leur pose pas de problème particulier sauf qu'à bord du Sierra Alpha ... elles sont deux donc il y a forcément désaccord chacune d'elle ayant une erreur de navigation qui lui est propre. En approchant du pôle, les caps et routes vont fortement diverger au risque de perturber l'équipage. Voir basculer l'ensemble des indicateurs de cap et se multiplier les signaux d'écart de navigation durant quelques minutes est toujours un moment intense surtout dans un lieu aussi désolé. André Turcat témoigne sur le site « [lesvoltsdeconcorde](http://lesvoltsdeconcorde) » de la manière dont il a traité la question.*

PG

### Le passage du pôle nord

**André TURCAT**  
Pilote d'essais

Décollage vers 22 h 30 en aurore boréale, puis passage à la verticale exacte du pôle nord, et atterrissage au petit matin à Keflavik avec l'impression de trouver le soleil par dessus la terre entre le pôle et Keflavik.

Le problème était de choisir le bon cap sud après le passage du pôle. Il avait été calculé en prévol, avec Jean FRANCHI, de faire un virage à droite de 53° et d'attendre que les deux centrales de navigation se rejoignent, car l'une avait vu le pôle à gauche et l'autre le pôle à droite.

Le conservateur de cap permettait d'ajuster ce virage et une marque avait été faite sur la glace droite pour permettre, en dernier recours, de trouver un repère à l'horizon.

Info du site [lesvoltsdeconcorde](http://lesvoltsdeconcorde)

**CONCORDE 1976 / 2003**

**Les infortunes d'un prix Nobel**



**Par Jean-Louis Chatelain  
CDB Concorde**

**A**utomne 2001. Concorde a connu le drame un an auparavant ; Il tente d'en sortir. Las, le monde entre dans la tourmente du terrorisme de masse. Les événements du 11 septembre bousculent le rapport au transport aérien. On blinde les portes des cockpits (il en résultera des effets indésirables et effrayants quelques années après, avec le crash des German Wings), et les hommes d'affaires américains fuient le transport aérien régulier. Le petit aérodrome de Teterboro va se trouver saturé en business jets transatlantiques. Rien de bon dans tout ça pour la reprise des vols de Concorde.

Et pourtant, techniquement, après des modifications importantes (« liner » dans les réservoirs, modifications des câblages électriques dans les logements de train, pneus Michelin NZG), après les essais en vol réalisés par Pierre Grange, pilote d'essais, président de l'APCOS, Concorde retrouve son certificat de navigabilité. Concorde est prêt. Ses équipages et ses mécanos aussi.

Les vols reprennent le 7 novembre, chez les deux exploitants, British Airways et Air France. Malgré quelques incitations commerciales, les remplissages ne sont pas bons. Et c'est alors qu'un épouvantable accident survient tout juste 5 jours après la reprise des vols ! C'est un nouveau grand choc émotionnel pour les New-Yorkais, et pour le reste du monde : Juste après son décollage de JFK, l'Airbus A300-600 des American Airlines, en partance pour Santo Domingo, s'écrase sur Belle Harbor, dans le Queens. Le bilan est très lourd. 265 victimes (dont 5 au sol). La crainte du terrorisme est dans tous les esprits, mais l'enquête, après quelques semaines, établira que l'accident est dû à une mauvaise pratique de pilotage en turbulence, qui amena l'avion au-delà des limites structurales prévues lors de sa certification. Toujours est-il que le côté extrêmement spectaculaire et émotionnel de cette série d'événements (accident du Concorde, attentats du 11 septembre, accident de Belle Harbor) fait que les passagers de la ligne Paris New-York sont affectés d'un rapport au risque devenu irrationnel.

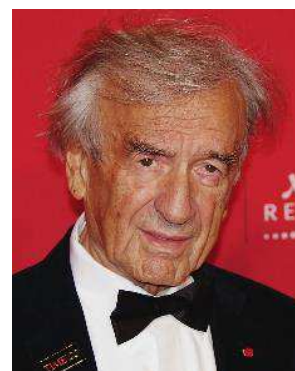
Il reste quelques courageux passagers à emprunter l'avion. Ils ne sont pas sans me rappeler la hardiesse des premiers passagers de l'époque pionnière des années vingt et trente, au temps de l'Aéropostale, de la Franco-Roumaine, et des autres premières compagnies de transport aérien... Parmi ces passagers, je veux vous parler d'Elie Wiesel, prix Nobel de la paix, survivant des camps d'extermination, un Francophone habitué du Concorde.

Monsieur Wiesel habite Oslo, et il a coutume de prendre, avec son épouse, le premier vol du matin à Oslo, ce qui lui permet d'attraper le vol AF002 au départ de CDG, lequel est programmé pour un départ à 10:30 Son voyage est exemplaire de la course avec le soleil que Concorde gagnait, puisque, partant au petit matin d'Oslo, il arrivait à 08:30 à l'aéroport JFK, tout en économisant la fatigue liée au temps de vol sur un avion subsonique.

Mon premier vol d'entraînement hors ligne avait eu lieu à Châteauroux, le 11 septembre 2001 ! Je vous promets, je n'invente rien ! De retour à l'hôtel l'euphorie de ce premier vol a stoppé net quand nous avons vu à la télé et avec effroi les premières images des « twins » en train de s'écrouler. Les vols suivants furent néanmoins maintenus, et, malgré les événements, je me suis retrouvé avec un beau tampon attestant de ma qualification sur Concorde... Pas peu fier...

Et me voici en ce 14 novembre 2001 à faire mon premier vol d'adaptation en ligne. Mon instructeur, installé sur le siège de droite, est notre regretté Jean Rossignol, l'OMN étant Yannick Pluchon. Robert Vacchiani est également de l'équipage, en tant que safety pilot. Je sacrifie pour la première fois au rituel des salutations au salon Concorde. Jean et moi-même accompagnons le Chef de Cabine Jean-Philippe Peyran, et nous rencontrons alors, et en particulier, Elie Wiesel et Madame.

Nous partons à l'heure, avec seulement 28 passagers, sur le Concorde FC, que l'on peut maintenant admirer au très beau musée Aeroscopia de Toulouse. Alors que nous sommes en accélération supersonique au-dessus de La Manche, le réacteur n°2 nous lâche ! Le demi-tour vers Paris s'impose. Décélération en subsonique puis virage à gauche, retour sur CDG, vidange de 25 tonnes de





## TEMOIGNAGE

carburant et atterrissage à masse augmentée à Roissy. Le Chef de Cabine nous avait informés de l'inquiétude bien compréhensible de nos passagers, nous avons fait une annonce du cockpit pour tenter de les rassurer, et c'est tant mieux si l'atterrissage fut de bonne facture. Nos passagers débarquent alors dans l'attente d'un nouveau départ sur l'avion de réserve (le mulet, selon notre jargon inspiré de la formule 1). Le changement fut rapide car la prévol du Concorde FB avait été entreprise par Roger Béral, dès lors que la division Concorde fut informée de notre « QRF » (demi-tour). Deux passagers sont manquants sur notre nouveau départ, pour un vol qui fut sans histoire vers l'aéroport Kennedy. Fin de l'acte 1 de ma relation professionnelle avec Elie Wiesel, que j'aurai l'honneur de transporter cinq fois en Concorde...

Acte 2 : Le 13 mars 2002, les passagers commencent à revenir sur nos lignes vers New-York, et nous voici embarquant 70 passagers au départ de JFK... Visite au salon où, Marc Filou (CC) et moi-même saluons nos hôtes, dont Elie Wiesel et Thierry Mugler. Nous partons avec 6 minutes d'avance et décollons le Concorde FA sur la piste 31 gauche avec sa spectaculaire procédure anti-bruit : Dès la commande de rentrée du train on part en virage à gauche pour éviter le survol d'un capteur de bruit... on se croirait dans la chasse ! Mais, ce jour-là, le train de rentre pas ! Il faut vite arrêter l'accélération pour ne pas dépasser la vitesse maxi train sorti... Un recyclage de la commande et une deuxième tentative s'avérant infructueuse, la décision s'impose : Retour sur JFK après vidange de 40 tonnes de carburant... Nous repartons vers Paris avec le SD juste arrivé de CDG (il n'y a plus, comme au début de la ligne, de Concorde de réserve à JFK). Nous avons plus de trois heures de retard à l'arrivée et Monsieur Wiesel loupe sa correspondance sur Oslo...



Il y a, vous l'aurez deviné, un acte 3 ! Il est assez anodin, nous ferons demi-tour au sol à JFK, sur une panne d'équipement, vite remplacé par nos ingénieurs de Mach2 maintenance. J'aurai quand même le temps d'aller donner quelques explications au salon Concorde. Face à M. Wiesel, qui ne peut que me soupçonner de lui porter la poisse, je me crois obligé de lui dire que la prochaine fois qu'il verra mon nom au départ de son vol Concorde, je ne lui en voudrai pas s'il décide de reporter son départ ! Ce à quoi il a cette réplique instantanée :

« Commandant, je ne veux plus voler qu'avec vous ! »

Ce propos plein de malice et de finesse porte pour le moins la confiance dans l'avion qu'avaient nos «Concorde frequent flyers », dans ses équipages, dans la compagnie Air France.

Cette petite histoire de la grande histoire du Concorde est aussi révélatrice de la relation très particulière que les équipages Concorde entretenaient avec leurs passagers, relation empreinte de la complicité et du bonheur de faire partie des « happy few » du transport supersonique, tout comme nos pionniers avaient entretenu cette relation privilégiée avec les premiers passagers aériens.

**JLC**

*« By then I knew that everything good and bad left an emptiness when it stopped »  
Ernest Hemingway in « a moveable feast »*



**Châteauroux, 10 septembre 2001, préparation à la reprise des vols**

## QUATRE CONCORDE A NEW-YORK KENNEDY

24 mars 1987

Par Alain Baron, Philippe Borentin, Pierre Grange, Patrick Sevestre et le site « lesvolsdeconcorde » ...

Quatre Concorde Air France au « Terminal International »  
« c'est pas » tous les jours !!



Photo Patrick Sevestre, prise depuis la salle d'embarquement EI AI

Quatre Concorde sur une flotte de **six ! six seulement** puisque F-BVFD ne vole plus depuis fin mai 1982... Il n'est pas possible de lire les immatriculations mais ce jour-là, on a (infos du site de Philippe Borentin) :

- **F-BVFF** qui assure la « 001 » du jour (vol en provenance de Paris CDG) OMN Gilbert Barbaroux. CDG 09h54z > JFK 13h40z.
- **F-BVFA** qui assure un vol spécial. JFK 15h23z > CDG 19h12z. Edouard Chemel en place gauche est contrôlé par Raymond Machavoine en place droite ... avec Pierrette Cathala en cabine ... Ils étaient arrivés à New-York la veille avec le SD.
- **F-BTSD** qui assure un vol spécial (AF4967). CDB Claude Campion / OPL Pierre Grange. JFK 15h50z > CDG 19h34z
- **F-BVFB** qui assure la « 002 » du jour (vol retour vers Paris). OPL Bernard Marchand. JFK 18h00z > CDG 21h48z

Sur la photo... il me semble voir un tracteur devant le Concorde « à gauche ». Peut-être est-il au repoussage. Sachant que le premier des quatre à partir est le F-BVFA à 15h23z. Disons que 15h25z est sans doute l'heure à laquelle la photo fut prise...

**Alain Baron**

Effectivement, le FB en gate 34, le SD en 33 et le FA en gate 32. Le FF est tracté vers le hard stand 72 qui était un point de stationnement que nous utilisions de temps en temps car situé plus près des « gates » et réduisait le délai au mini en cas de changement d'avion (ce qui nous arrivait parfois...).

Mais ce jour-là aucun retard technique.

J'ai gardé en mémoire cette journée où les qualifiés Concorde de KI étaient « sur le pont ».

Je crois avoir mis cette photo que je possède comme avatar sur un site.

**Patrick Sevestre**

Un truc m'étonne...

Les élévons du Concorde qui « bougent » semblent être en « position neutre » ...

Je veux dire dans le prolongement des ailes...

S'il s'agissait d'un simple changement de parking...

Les élévons ne seraient-ils pas à « piquer » comme les trois autres Concorde au stationnement face à l'aérogare...

D'où mon idée que le Concorde de gauche était sur le départ...

Certainement en train de procéder au démarrage de ses réacteurs...

**AB**

## TEMOIGNAGE

Bonne remarque !

S'il était au départ, il ne serait pas sur la photo car aucune autre « gate » que celles occupées par les 3 Concorde n'est dégagée. La configuration des taxiways de l'époque ne le permettait pas. Le tracteur était équipé d'un GPU et nous mettions sous tension l'avion pour avoir la radio (contact obligatoire avec la tour) et pour mettre les pompes électriques hydrauliques permettant d'avoir la pression verte pour les freins (impératif). D'où les élevons au neutre. En fonction des plaintes OMN, nous en profitions pour faire des tests. Comme celui de l'AITU qui prend un certain temps. Ce qui avançait dans la recherche de panne.... Je me rappelle bien cette journée exceptionnelle

**PS**

Moi aussi, je me souviens de cette journée radieuse.

Trois vols retour vers Paris le même jour dont 2 dans un mouchoir de poche. J'étais dans l'équipage de Claude Champion qui avait emmené sa fille. Michel Suaud était l'OMN. Il n'était pas midi lorsque nous avons décollé, moins de 30 minutes après Edouard et Raymond. J'imagine la valse des groupes de démarrage ... Evidemment j'ai pris quelques photos (voir ci-dessous).

Je me demande quand même ; s'il n'y avait que 3 « gates » disponibles, où était stationné le Fox Fox avant son repoussage ?

**Pierre Grange**



**De gauche à droite FB, SD et FA**



**Claude Champion et sa fille**

« Hard stand », c'est un parking au large non équipé de passerelle. Le plus près était le 68 mais il y avait des risques « d'accrochage » avec les avions « in » ou au push. Le matin pas de problème pour le tractage mais c'est interdit à partir de 16h00 compte tenu du trafic.

Vu le manque de stationnement, on « promenait » souvent le « pointu » ... d'un parking à l'autre. Suivant mes souvenirs, le vol arrivant de CDG allait en gate 18/19 ou 20...de l'autre côté du « finger »

**PS**



**« Nuit américaine à Kennedy »  
par André Quaillet**



**Serge Chivilo responsable KI à JFK  
prend la pose devant les 4 Concorde**

On a pu voir à une autre occasion 4 Concorde côte à côte. C'était à Nice, le 15 mai 1988. Il y avait deux appareils français, le FB et le SD et deux anglais. Il s'agissait de vols spéciaux, programmés à l'occasion du Grand Prix de Monaco.

**Philippe Borentin**





**HISTOIRES DE DELTA, DE PETIT CANARD ET DE PILOTES**

**Hommage à Léo Chagnes, Jacques Costes et Georges Raveneau**

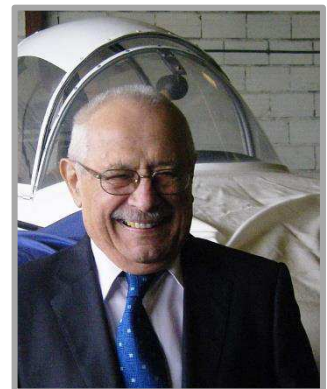


**Par Daniel Costes  
OPL Concorde**

Il y a une dizaine d'années, je tombais, dans l'une de mes revues favorites, sur un article qui raviva immédiatement en moi quelques souvenirs d'un avion unique et bien particulier, le Microstar, dont j'avais suivi de près la genèse ... La prose en question ne manquait pas de verve, sinon de lyrisme, car écrite par un Toulousain, au hasard CDB AF, très impliqué dans l'aviation « sportive » locale. Il eut l'occasion de voler dessus, et, poussé par son enthousiasme, fit allusion au Concorde, dont la seule similitude avec le Microstar était la propulsion par réacteurs et l'aile delta.

Mais ses dimensions, sa masse, et son domaine de vol en étaient très loin ... Compte-tenu de mon bref passage sur Concorde, et connaissant l'histoire du Microstar, je me suis donc permis de lui apporter quelques éléments, qui n'ont pas manqué de l'intéresser, et que je reproduis plus loin dans cet article ... Plus tard, de passage à Toulouse, nous pûmes en parler de vive voix.

En effet, dans les années 76-77, en quittant l'aéro-club à Lasbordes les dimanches soir, on s'arrêtait chez **Léo Chagnes** (*voir encadré*) pour voir la progression du chantier ... Léo avait un atelier d'entretien sur le terrain ; c'était un constructeur amateur expérimenté et connu. A ce titre, il fut sollicité par Microturbo, entreprise régionale, fabricant de mini réacteurs, de démarreurs à turbine (le Noëlle du Mirage III) et d'APU : le but était de construire un nouveau banc d'essai volant pour leur mini réacteur TRS 18 (100 kg de poussée !), en l'occurrence un Vari Viggen, conçu par le maintenant célèbre ingénieur américain Burt Rutan.



**Léo Chagnes** est né en 1925. Il est embauché chez Dewoitine comme apprenti mécanicien à l'âge de 14 ans. Autodidacte et inventif, il touche à la mécanique automobile, l'électricité, l'électronique balbutiante ...

- Il découvre l'aviation légère au début des années 50 et construit son premier avion, un biplace Druine « Turbulent » en 1957. Il travaille aussi comme chef opérateur au cinéma *Les Variétés* à Toulouse
- Il crée son atelier d'entretien, la S.T.A.R. en 1964, sur le terrain de Toulouse-Lasbordes, construit d'autres machines et collabore à quelques projets atypiques
- Le Microstar est son œuvre personnelle ; une autre, emblématique, est une réplique volante d'un Bréguet XIV aux couleurs de l'Aéropostale, terminé en 2003. L'avion ira jusqu'à Cap Juby en septembre 2010 ; aujourd'hui, il est toujours présenté dans les meetings aériens.

Des réalisations multiples qui l'occupent jusqu'à ses derniers jours ... Energique, figure haute en couleur, il reçoit la Médaille d'Honneur de la Fédération Française Aéronautique en 2014 pour ses 75 ans d'activité ! Il décède en 2017 à l'âge de 92 ans.

Le Vari Viggen est un biplace léger, cockpits en tandem, construit en bois, équipé d'un moteur 4 cylindres Lycoming de ...



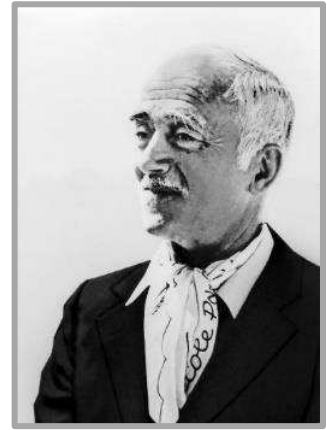
150 CV, monté en **propulsif**, et ainsi nommé par analogie avec le chasseur suédois Saab 37 Viggen, dont il reprend la configuration générale : aile delta et empennage à l'avant, dit « canard ».

Burt Rutan fut consulté pour cette transformation importante et fournit des plans adaptés : surface du canard agrandi, extrémités d'ailes en composite et équipées de winglets. Microturbo prit en charge l'achat des matériaux, la fabrication des bâtis réacteurs, et bien sûr la fourniture des deux « lampes à souder » montés comme sur le Lightning P1 anglais (l'un au-dessus de l'autre) ...



## TEMOIGNAGE

En juillet 79, quand vint le moment de faire voler la bête, le paternel (*Jacques Costes, voir encadré*) fut naturellement sollicité, son occupation principale comme pilote CEV (*Centre d'Essais en Vol*), étant la réception de tout ce qui sortait des usines alentour, portant coarde. Bien qu'il n'aborde jamais le sujet lors de nos visites du dimanche soir, il n'attendait que ça : Léo n'eut sans doute pas besoin de lui poser la question deux fois : ils se connaissaient suffisamment depuis des années pour avoir travaillé ensemble sur l'entretien courant des avions du club, des grandes visites pas simples (celles des Stampe en particulier) et autres moutons à cinq pattes de passage ... Les qualités de vols **du Microstar** se révélèrent très saines, avec des perfos honnêtes : décrochage à 50 nœuds, palier plein gaz 200 nœuds, soit **un coefficient multiplicateur de 4** ce qui était plutôt remarquable. Mais seulement 2 heures d'autonomie, dans le meilleur des cas.



**Jacques Costes**, né en 1924, Pilote de Réception Avion et Expérimentateur Navigant d'Essais, promotion EPNER 1956, Pilote d'Essais Avion Léger, promotion EPNER 1981. Admis au concours d'Agent Technique de l'Aéronautique en fin de scolarité à l'**ENP** d'Egletons en Corrèze, fin 1943 (**E**cole **N**ationale **P**rofessionnelle).

Après 6 mois de formation à Sup Aéro, il est affecté à l'AIA de Bordeaux en août 1944 (Atelier Industriel de l'Aéronautique). Fin 1946, un recrutement interne de technicien d'essais en vol pour les Centres renaissants de Brétigny et Villacoublay, lui permet, selon sa propre expression, d'aller « *casser des avions plutôt que les construire* » ... Le niveau de connaissance acquis à l'ENP, en maths-physique et technologie, le stage à Sup Aéro, la motivation et aussi la pléthore de machines à faire voler pour les besoins d'une industrie en plein redémarrage, le mettent en première ligne pour de multiples tâches. Le pilotage fait partie de la formation interne, et l'amène à faire quantité d'heures de liaison et d'endurance sur des avions très différents, cornaqué par ses aînés rescapés de la guerre. Lui et quelques copains de promo de l'ENP, dont Roland Coffignot qui finira Chef Pilote d'Essais Hélico chez Sud Aviation à Marignane, sont les « jeunes » que le Général Bonte (Directeur du CEV) repère et envoie progressivement à l'Ecole du PN Essais et Réception.

Il est affecté à Toulouse fin 1956, essentiellement pour la réception des Fouga dont la production commence à monter en cadence, et pour toutes machines livrées à l'Etat et aux Armées, du planeur aux transports lourds, et aussi quelques chasseurs, construits ou révisés dans le Grand Sud-Ouest. L'aéro-club, et les avions d'amateurs régionaux qui passent à sa portée, occupent aussi ses week-ends, les constructeurs étant trop contents d'en savoir un peu plus sur leurs bébés.

En tout, pas loin de 200 types d'avions différents, du Morane 230 au Jaguar en passant par le Bréguet Deux Ponts et le Transall, soit 14500 heures de vol, dont plus de 6000 en essais. De quoi rédiger un bon recueil d'anecdotes, incluant quelques sueurs froides rétrospectives, mais la maladie qui ressurgit peu après sa retraite en 1985, ne lui en laissera pas le temps.

J'ai eu l'occasion de faire deux vols en place arrière ; l'Ancien se régalaient devant, comme sur Fouga en sortie de chaîne, vingt ans plus tôt !



Plus tard, le réacteur évoluera et conduira Microturbo à concevoir le Microjet 200, biplace d'entraînement militaire, avec sièges côte à côte décalés, dont 4 exemplaires furent construits (1 proto bois et 3 préséries métalliques). Jacques Grangette, puis Claude Lelaie feront voler ces avions, mais sans suite, faute de clients.

Le fait que le Microstar soit aujourd'hui exposé au Musée Aeroscopia, à quelques mètres du Super Guppy, est aussi un clin d'œil à la mémoire d'un autre pilote qui a volé sur ces deux avions :

- En novembre 1983, j'étais à Toulouse pour le training DC10, conclusion du stage de qualif OMN sur ce merveilleux avion (on ne disait pas encore « VHL » ...). Mon ami **Georges Raveneau** (*voir encadré*) en faisait partie, nous rentrions tous les deux de 2 ans de détachement sur Guppy.

**Georges Raveneau** est né en 1949 à la Martinique. Breveté Pilote Privé en 1967, il débute comme professionnel en Travail Aérien aux Antilles en 69, sur monomoteurs d'épandage agricole et bimoteurs légers.

Breveté PP1 en 73, recruté par Air Littoral, puis par l'UTA en 75, il est affecté au réseau local en Nouvelle Calédonie sur Fokker 27, puis sur DC8 à Paris en 76. Détaché CDB Instructeur sur Super Guppy en 1981, il revient à l'UTA en 83, comme OPL DC10. Il est détaché CDB Instructeur à l'Aéromaritime en 87, pour la création du secteur B737.

CDB DC10 en 89, 13500 heures de vol ... Victime du terrorisme, le 19 septembre de la même année, au-dessus du désert du Ténéré sur le vol UT 772, avec 170 passagers et membres d'équipage ...





## TEMOIGNAGE

- Georges m'avait permis d'emmener mon père, quelques mois auparavant, faire une rotation. Il avait descendu un ILS aux minima à Finkenwerder, en place droite (et moi aux manettes) Cela lui avait permis de comparer avec quelques grosses machines qu'il eut l'occasion de piloter au CEV (sur Super Constell, il y avait des boosters d'ailerons, mais pas sur Guppy !)
- Le 22, pour lui rendre la politesse, Papa emmena Georges faire un tour, de Lasbordes à Blagnac. De mon côté, ayant décollé dans le MS 893 (*Rallye*) du CEV avec une bonne avance, calé en place droite et armé de mon fidèle reflex Canon 24x36, j'ai pu faire quelques images, alors que le jour commençait à baisser ...



**A Jacques Costes et Georges Raveau  
In memoriam 22 novembre 1983**

... puis, pendant qu'ils faisaient quelques ronds dans l'air au-dessus de la campagne proche, nous avons posé le Rallye (toujours plein pot) à Blagnac ; j'ai alors sauté de l'avion sur le taxiway ; je les attendais devant le DC10, qui stationnait près de l'ancienne tour, pour avoir les deux sur la même photo : quelques instants plus tard, la GTA me tombait dessus, mais j'ai échappé à la paille humide des cachots toulousains ... et sauvé mes diapos !

Georges aimait les avions, les petits comme les gros, et je me souviens de son sourire qui en disait long après l'atterrissage, quand nous avons refait le plein de Jet A1. Il a disparu en septembre 1989 dans l'attentat du DC10 de l'UTA. Trente ans bientôt. Ce fut pour moi une immense perte. Il m'avait entraîné et présenté au Pilote Professionnel, première étape de ma reconversion ; son expérience éclectique, son pragmatisme et son bon sens m'ont souvent servi d'exemple dans les moments un peu tendus de ma carrière.

Le 9 mai 2002, à l'arrivée de mon vol de lâché sur Concorde, j'ai posté une carte à Manhattan, pour Maryvonne, sa femme. Lui et quelques autres devaient regarder par-dessus mon épaule, pendant ces 3 heures ...

**DC**





### UNE RENCONTRE PAR HASARD ... IMPROBABLE ?

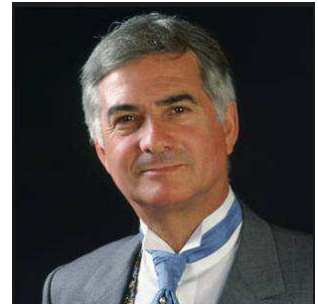
#### Fin 73, escale Air France de Dakar-Yoff

**Par Jean Vimard**  
**Mécanicien d'escale**

*Jean Vimard, poète et mécanicien avion, a passé 42 ans dans la Compagnie dont 25 comme mécanicien d'escale avec, comme il le dit, une valise dans une main et la boîte à outils dans l'autre. Grâce à sa solide expérience (Vilgénis, les grandes visites Constellation, qualifications B707 et Caravelle), il put, selon ses dires, « être lâché dans la nature pour soigner au mieux tous ces « volatiles ». De sa belle écriture et grâce à sa bonne mémoire, il confie à la plume et sur papier les anecdotes qui ont émaillé son long parcours professionnel. Jean est un véritable ami de l'APCOS et un bel exemple.*

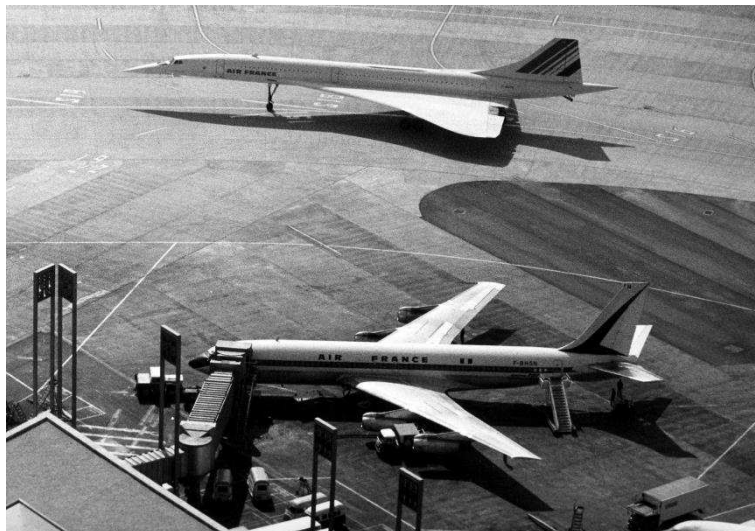
**L**es faits : un de nos Boeing 707, de retour d'Amérique du Sud vers Paris fait une escale technique à Dakar. Complément carburant + inspection de routine + consultation du Compte Rendu Matériel : un instrument électronique à remplacer en soute électronique. Nous montons à bord, un collègue et moi afin d'assurer le remplacement de l'instrument en question.

Cabine première, très peu de passagers, nous ouvrons la trappe centrale qui donne accès à la soute électronique, éveillant, de ce fait, l'attention des passagers présents. Je descends dans la soute pour effectuer l'opération, mon collègue restant en haut avec les outils. Pendant ce temps, je procède au remplacement de l'instrument et il ne me reste plus qu'à freiner la fixation et je lui demande : « tu peux me passer la pince coupante sur la boîte à outils ? » Silence !! Mon collègue a dû s'absenter ?? Soudain, je vois une main qui me tend l'outil demandé mais ... ce n'est pas la main de mon collègue ?? J'avance la tête pour voir qui me tend l'outil ? Surprise ! Il s'agit simplement de Monsieur Jean-Claude Brialy, notre vedette de l'écran !... Il me dit : « c'est ça ? » je réponds : « exactement, merci ! ». Et il ajoute : « je pourrai dire que j'ai participé au dépannage de l'avion qui me transportait, j'en garderai un bon souvenir ! » J'ajoutai : « souvenir partagé car je pourrai dire qu'une fois dans ma carrière aéronautique, j'ai fait équipe avec Monsieur Brialy pour un dépannage à Dakar ! »



Intrigué, tout naturellement, par notre activité, notre ami avait quitté son fauteuil et s'était assis sur l'accoudoir du siège jouxtant la trappe d'accès, étant ainsi en bonne place pour suivre les opérations et répondre à ma demande, pendant l'absence de mon collègue.

**JV**



**21 janvier 1976, Roissy CDG aéroport A Concorde, au départ pour Rio, passe devant un autre avion mythique : le Boeing 707.**

**CONCORDE ET LES MACHINES A COMMANDES NUMERIQUES**



**Par André Rouayrou**

*Dans tous les domaines, on le sait, le programme Concorde a apporté son lot d'innovations et l'usinage par fraisage dans la masse n'est pas des moindres. Cette technique permet une substantielle économie de masse en limitant le nombre d'assemblages de panneaux par cornières et rivets. A partir des informations communiquées par Michel Rouby et Yannick Vanvolsem (nos amis de l'association du Patrimoine Nantais de la Construction Aéronautique), André décrit le long processus qui permettait d'alimenter la machine en bandes magnétiques contenant les instructions de fraisage.*

**T**rès tôt, les bureaux d'études comprirent que les chantiers Concorde appelleraient également une modification des programmes et des moyens de production. De nouveaux outillages seraient nécessaires à l'usinage de pièces pour lesquelles les méthodes alors en cours se révélaient inappropriées face au degré de performance exigé.

Vouloir pleinement intégrer les éléments de cette présentation nécessite de quitter pendant quelques instants l'univers hyper technologique qui nous enserme aujourd'hui. Les niveaux de développement des machines dont il est ici question, même si elles portaient l'appellation de numérique, restaient sans commune mesure avec toutes celles qui peuplent notre quotidien. Le qualificatif de révolutionnaire alors employé pour confirmer leur novation technologique, n'était qu'une construction verbale destinée à masquer l'ignorance de ce que recouvrira cette révolution numérique, alors embryonnaire.

La première d'entre elles, apparue sur les chaînes Concorde dès les années 1970, est un système Ferranti, déjà éprouvé lors de l'usinage des panneaux de voilure du Mirage IV. Une première étape jugée complexe dans sa mise en œuvre. Mais n'oublions pas que si la machine-outil à commande numérique est aujourd'hui un outil autonome, précis et rapide, il n'en fut pas toujours ainsi.

Le premier intervenant sur la chaîne des opérateurs est le programmeur. A partir des plans reçus du bureau d'études de Toulouse, il met en place les éléments nécessaires au traçage des trajectoires d'usinage, d'ébauche et de finition, en fonction de la machine utilisée. En d'autres termes, il transcrit les ordres d'usinage en langage informatique, selon un langage alors utilisé : l'APT pour Automatic Program Tool. Un travail dont le résultat représente de volumineux dossiers de papiers (*feuilles A3, 80 colonnes*), immédiatement redirigés vers le service de mécanographie.



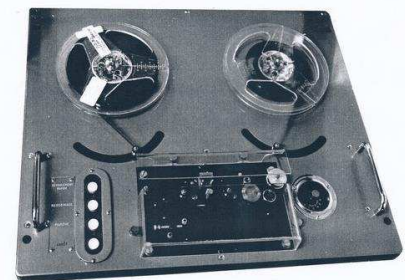
La seconde opération démarre quand une brigade d'opératrices, face à leurs pupitres, transforment ces éléments en cartes perforées, selon un ordre précis et un rangement spécifique, avant leur mise en caisse. Pour les plus jeunes lecteurs, ces cartes perforées sont des fiches de papier rigides qui, sur 80 colonnes et généralement 12 lignes, étaient ponctuées par la présence ou non de trous. Autant d'informations alphanumériques à destination des machines de lecture, ensuite utilisées pour leur transcription sur bandes magnétiques.

Cette dernière opération d'encodage de la bande magnétique s'effectuait à Suresnes, les ordinateurs nantais n'étant alors pas assez puissants pour la réaliser.



**Lecture des cartes perforées**

Les opérations d'usinage commencent pratiquement lors du retour de la bande magnétique, la bande « machine ». Dans un premier temps, il faut en vérifier la bonne exécution. Une lecture sur un processeur Benson trace les trajectoires XY sur papiers, dont la superposition va permettre de vérifier l'existence ou non d'erreurs de trajectoires. Le tracé



**Plateau de commande de la fraiseuse CRAMIC**

## TEMOIGNAGE

du plan vertical ZX, permet de vérifier qu'il n'existe pas de trajectoire en dessous du niveau 0, c'est à dire le plan de repos de la pièce sur la table de la machine. C'est ce qui explique l'appellation de fraisage en 3D (ou tridimensionnel) puisque la fraise peut se déplacer latéralement (plan XY) et verticalement (plan XZ). L'avantage est de pouvoir ajuster en tout point du panneau l'épaisseur de métal à la valeur de robustesse demandée.

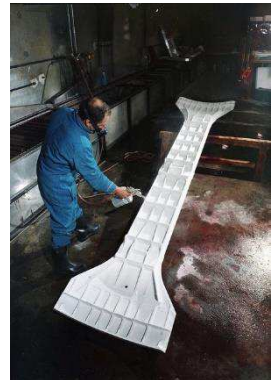
Si une erreur est identifiée ; alors on repart à la case départ : correction du programme, perforation de nouvelles cartes, départ pour Suresnes, génération de nouvelles bandes ... S'il n'y a pas d'erreur, les opérations se précisent. Les bandes sont dirigées vers l'atelier où, à partir d'une plaque de polyuréthane, une première pièce d'essai est réalisée. Pièce qui sera ensuite confiée au service de contrôle pour en vérifier l'absence d'écart par rapport à la définition du Bureau d'Etudes. Dans le cas où l'usinage nécessite la création d'outils d'usinage particulier, l'intervention des outilleurs sera requise.

Avec Concorde, toutes ces étapes ont été franchies dans une parfaite adaptation et exécution. Depuis le développement des programmes jusqu'à la réalisation d'outillage spécifique, la machine à commande numérique a trouvé sa place via un cheminement confirmant encore le savoir et l'adaptation humaine au sein d'un processus de transformation industrielle.

A partir des années 1980, l'arrivée et l'implantation de la CFAO (Conception et Fabrication Assistées par Ordinateur) est une évolution majeure dans l'utilisation de la Machine-Outil numérique. Elle permet de récupérer directement auprès du Bureau d'Etudes, la géométrie des pièces à produire. Une rationalisation des tâches et par voie de conséquence, une plus grande « mécanisation » numérique du processus.

Aujourd'hui, la révolution numérique est entamée. Les cartes perforées sont au musée et les bandes magnétiques ont été abandonnées. Les machines numériques fonctionnent de manière autonome, gérées par d'autres machines, rendant risibles les lignes ci-dessus. Et pourtant nous ne parlons que du progrès technologique d'une époque contemporaine...

### AR



**Fraisage d'un panneau. Le bloc d'aluminium AU2GN est placé sur la machine puis fraisé et apprêté**



**Fraisage d'un panneau de hublots**  
(Photos PNCA)



**LE FOX BRAVO VOLE TOUJOURS**

**2018, les 10 ans de vol et d'exposition  
du Concorde radiocommandé Fox Bravo**



**Par Philippe Bianco  
Administrateur Apcos**

La passion de l'aviation m'est venue très jeune certainement ma proximité de l'aéroport du Bourget y est pour quelque chose. 1969 le premier vol Concorde fut un déclencheur dans ma tête de gosse. Durant le salon du Bourget de 1973, j'apprécie les évolutions des deux supersoniques mais les lignes du Concorde, son allure en vol, sa maniabilité, son bruit me fascinent déjà ; il me donne une impression de légèreté contrairement à son homologue russe. Le rêve de voler sur Concorde germe déjà dans ma tête certainement comme beaucoup de spectateurs.

Ce n'est que 30 ans plus tard, grâce à Air Loisirs Services, que je franchis la porte avant gauche du Fox Bravo, c'est le 10 mai 2003. Dominique, chef de cabine, m'accueille à bord avec toute l'attention que l'avion prestigieux impose. Je prends place en 7<sup>droite</sup> couloir j'ai un visuel sur le poste. A cet instant je prends conscience que je vais voler sur Concorde, ça y est j'y suis. Je vais voler à mach 2. Décollage vers l'ouest ça pousse très fort ; c'est Concorde avec juste le pétrole nécessaire pour une boucle... on passe verticale de la N17 les fans sont dessous, le machmètre affiche déjà 0.50, **oups c'est pas un 320 !** Un coup d'œil vers la gauche par les petits hublots, je devine Gonesse avec une pensée pour les victimes du vol AF4590. Surpris par la procédure anti bruit je me concentre à nouveau sur ce vol pour profiter de chaque instant je sais que les 1h40 vont passer à vitesse supersonique. Le Havre puis mach 1, puis ce jour-là mach 2.04, je passe dans le poste, deux pilotes et un mécanicien : André, Patrick et Serge. Tous les trois affairés à dompter cet avion taillé pour la traversée de l'Atlantique, mais à qui, ce jour-là, on impose un retour maison, c'est le programme. Descente rapide, l'assiette à cabrer, c'est impressionnant. Le pilote réussi un touché parfait, tous les passagers applaudissent mais la nostalgie des derniers vols se ressent en cabine. Dominique fait un beau discours très touchant. Retour au parking c'est fini. Je suis partagé entre la joie d'avoir volé sur Concorde et la tristesse de savoir l'arrêt des vols imminent. Mon caractère positif reprend le dessus et en sortant de l'avion j'annonce à Dominique : « Air France et British arrêteront le Concorde et bien moi je vais en construire un pour le faire voler ! »



**Document lesvolsdeconcorde.com**

2006 j'achète mon premier avion radio commandé pour apprendre à piloter et je trouve un kit du Concorde bien entendu ; je ne l'achète pas de suite. On ne débute pas par un delta. Fin 2007 j'achète un bimoteur à hélices pour me familiariser à l'électronique et aux moteurs. Mon futur achat sera le Concorde New Power Modelisme, d'un mètre 20 de longueur, équipé des mêmes moteurs que mon premier bimoteur. En janvier 2008 je le construis en un temps record de 3 jours et 2 nuits. Le 1er février je teste le roulage avec un train d'atterrissage de fabrication maison car ce modèle est prévu sans train. L'avion ne revêt aucune livrée, il est tout blanc ; un dernier essai de roulage pleine puissance pour estimer la poussée et le Concorde s'élance dans son milieu naturel alors que voulais juste tester la tenue du train. Il vole bien mais je suis tout seul et je ne sais pas le piloter. Les commandes de vol sont trop vives et le

## TEMOIGNAGE

contrôle périlleux. Après quelques frayeurs suite à un passage sur le dos, je réussis à le ramener au sol sans trop de casse.

De retour à la maison je suis tout excité d'avoir réussi à le faire voler alors que le modèle d'origine vole très mal d'après les revues spécialisées. Mais la magie des nouveaux moteurs électriques brushless a eu raison des mauvaises langues. Dès le lendemain, je file au Musée de l'Air prendre en photo son grand frère, le SD afin de réaliser à l'ordinateur tous les autocollants de « **détaillage** » (*langage de modéliste*) du modèle. Cette opération m'a coûtée 10 fois plus de temps que la construction. Le 24 février il effectue son premier vol avec la livrée d'aujourd'hui et l'immatriculation F-BVFB. Vous l'avez deviné c'est avec le Fox Bravo que j'ai volé à Mach 2, cinq ans auparavant. Début 2009 je m'équipe d'un simulateur de modèles réduits avec un Concorde. Je progresse énormément dans son pilotage.

Mars 2009 un peu par hasard, je m'invite à l'exposition de Verneuil sur Seine avec ma maquette exposée en statique et le simulateur qui enchante les gamins. J'y retrouve Michel d'Air Loisir Service qui me propose de venir en mai 2009 au MAE pour une expo anniversaire des 40 ans du premier vol du 001. Lors de cette exposition les rencontres que j'y fais sont inespérées pour moi. André Turcat appose sa signature sur l'aile droite du FB. L'APCOS me propose de les rejoindre en tant que membre associé, et j'enchaîne avec la Cité des Sciences puis le Mondial de la Simulation invité par Gérard Feldzer. Je rejoins également Cap Avenir Concorde. Par contre le FB a pris du plomb dans l'aile. A cause de la signature de M. Turcat je n'ose plus le faire voler. Mais lors d'un repas avec l'APCOS M. Turcat m'incite à continuer les vols.



Actuellement le Fox Bravo totalise une centaine de vols. J'ai délaissé le parc de Dugny près du Bourget tout près de chez moi, pour le petit terrain d'Andernos les Bains où l'air réglementaire y est plus propice. En effet, depuis 2016, la réglementation qui encadre les aéronefs télépilotés interdit tout vol proche des aéroports quel que soit le type d'aéronef et sa taille. Le durcissement de la réglementation est survenu à cause des vols sauvages de drones.

Aujourd'hui grâce à ce petit Concorde radio commandé j'ai la chance et le privilège de faire partie de l'APCOS, et de pouvoir participer aux expositions pour aider à la conservation de notre patrimoine aéronautique supersonique.



**L'installation de simulation utilisée par Philippe lors des « confexpos »  
Toujours un grand succès auprès des jeunes**

Mille mercis à Dédé, Gérard, Alain et Pierre de m'avoir proposé de vous rejoindre en 2009.

**PB**



**Fox Bravo préparé au décollage à Andernos-les-Bains en septembre 2018**



**UNE FEMME DE L'AIR QUI REPREND PIED SUR TERRE**

**Chronique de femmes qui ont ouvert une voie**

**Par Marie du Berry**

*Ecrivaine et créatrice de balades littéraires dans les pas du Grand Meaulnes et des écrivains célèbres du Berry et du centre de la France, George Sand, Colette, Balzac ... une centaine à son actif ; depuis 20 ans, elle a réussi à rendre ce tourisme littéraire attractif.*

*Article paru le 31 juillet 2018 dans Le Petit Solognot*

C'est en marchant tous les jours le long du canal de la Sauldre que j'ai eu la chance de rencontrer une **femme pionnière**, une des premières hôtesses de l'air à avoir volé sur le Concorde. Nous cheminons chaque matin, lorsqu'elle rejoint aux beaux jours sa maison de famille à Blancafort : « *Je suis passée de 2200 km à l'heure à 6 km à l'heure* » dit en riant Martine Marage qui a consacré trente-cinq ans de sa vie à Air France. Cet entraînement quotidien nous a rapprochées l'une de l'autre, le canal, cette courte de voie d'eau de 47 km qui traverse la Sologne, né au pays des marnières, reçoit nos confidences. En effet, quand on pousse l'investigation plus loin auprès de cette *Grande Dame*, en taille, en personnalité et au caractère trempé, à la fois discrète et pleine d'humilité, on se rend compte qu'elle ne s'est pas contentée de lier son destin au grand oiseau blanc qui fut une des grandes passions de sa vie.



**1976, vols d'endurance Annie de la Roquette et Martine Marage**

**Il y a 42 ans, le Concorde, le seul avion supersonique à transporter**

**des passagers décollait... avec Martine...** Si elle a été l'une des premières femmes à intégrer l'équipage du Concorde en 1976 pour participer aux vols d'endurance afin d'obtenir son homologation sur le plan commercial, si elle a fait partie des premiers vols Paris-les Açores-Caracas et du premier vol Paris Washington en mai 76, elle ne s'est pas plus avant, contentée de jouer les mannequins en portant l'uniforme Balenciaga ni de faire des défilés chez Louis Féraud, car en 1998, elle a fait partie de ces femmes qui **ont ouvert une voie dans le monde des hommes, en devenant, chef de division du**



**1975, Rio au cours des vols d'endurance. Gérard Gomez, Martine, Jean-Marie Martin, Annie de la Roquette, Daniel Blot**

**PNC d'Air France (personnel navigant commercial) pour l'Asie,** responsabilité d'encadrement enrichissante : 28 instructeurs, 5 responsables de secteur, 500 CCP et Chefs de cabine et 1740 stewards et hôtesses dont des hôtesses japonaises, des interprètes chinoises pour **assurer la voie Paris Pékin**, (10 heures de vol). J'ouvre grand les yeux, je mesure tout ce qu'il faut de ténacité, de volonté, d'exigence pour arriver à être l'un des principaux responsables du réseau mondial d'Air France, (Amériques- Caraïbes- Asie-Afrique France-Europe), des questions me brûlent les lèvres. Là-haut dans le ciel, des traînées blanchâtres dessinent des arabesques, d'autres femmes et hommes vivent à 10 000 mètres d'altitude comme autrefois, Martine...

**Pour vivre à dix mille mètres d'altitude, encadrer et diriger des équipes, quelles étaient les principales qualités requises ?**

*« Avant toute chose, il fallait s'entretenir physiquement, faire du sport pour rechercher un équilibre physique et mental, il fallait tout mettre en œuvre pour atteindre les objectifs d'Air France et être en même temps très à l'écoute d'une clientèle internationale, faire confiance aux équipes, avoir une grande facilité d'adaptation, combien de fois je ne connaissais pas les équipes PNC - PNT Pilotes mais c'est la force d'un équipage... »*

**Mais comment une jeune femme, mère et épouse, peut-elle se consacrer totalement à une profession où elle encadre, forme, vole et s'absente trois à sept jours d'affilée sans retrouver les siens ?** Elle me répond très vite : « *Optimiser l'organisation pour la rendre fiable et « parfaite »*

**Comment faire pour ne jamais être en retard quand on a un enfant malade le matin ?** « *Quand mes filles sont nées, en concertation avec mon mari, j'ai engagé une personne de qualité à qui j'ai confié mes enfants car votre lieu de travail n'est pas un bureau immobile, il ne peut pas vous attendre si vous êtes en retard, il aura décollé sans vous... Quand j'étais en vol, je n'appelais jamais mes enfants ni mon mari, et ma famille faisait de même. Tout était compartimenté, j'étais une femme avec un fonctionnement en mode « tiroirs », quand je fermais la porte de chez moi, j'étais déjà dans l'autre*



**Martine Marage et sa fille Laura**



## TEMOIGNAGE

monde, celui de mon métier où je me donnais complètement à l'entreprise et me consacrais totalement aux passagers et aux équipes... C'était cela ma liberté et mon plaisir ! »

### Vos meilleurs souvenirs ?



Juillet 75, retour de Rio, avec Jean-Marie Martin ...

« Le premier décollage du Concorde en 1976, moment fort, très fort, l'oiseau blanc avec sa puissance extraordinaire. L'accouchement en vol d'un bébé philippin entre Téhéran et Manille qu'on a appelé Francis et un dîner de Noël chez Mobutu, au milieu de la forêt tropicale, un 25 décembre qu'il avait voulu fêter dans son village natal, Gbadolite au milieu des chants grégoriens, avec de la vaisselle de Limoges et des verres en cristal, inouï ! »



... et en 76 sur l'inaugural Washington avec Claude Monpoint

### Et les plus difficiles ?

« L'accident du Concorde à Gonesse en 2000, j'ai participé à la cellule de crise, Air France sait faire, met en place très rapidement des cellules d'accompagnement de très grande qualité et puis il y eu les obsèques de l'équipage, ce fut tragique, je me souviens d'une amie, Brigitte Kruse, hôtesse allemande, son enterrement en Allemagne et aussi l'immense tristesse à la Madeleine en mémoire des 113 victimes en présence du Président d'Air France, JC Spinetta... »

**Et si vous deviez résumer votre carrière ?** « Rien ne me faisait peur, tout était possible ! On a même rapatrié des Français et des Belges en pleine guerre du Golfe. Air France est une magnifique entreprise. Aller jusqu'au bout de vos rêves ». « Follow your dreams ! »

**Pourquoi revenir ici en Berry après avoir parcouru le monde ?** « Je reviens dans le pays de ma famille et de mes vacances, j'ai un profond attachement pour la maison familiale qui a été transmise de génération en génération, tout me rappelle les émotions de ceux qui l'ont habitée, leur affection et puis le charme de ce pays bocager, la Sologne proche, les arbres immenses qui bordent ce canal... Après avoir vécu à 10 000 mètres d'altitude, j'ai besoin de m'ancrer dans un terroir, d'avoir les deux pieds dans la terre, ce pays m'apaise et je suis tellement amoureuse de la littérature berrichonne, des vieilles pierres. C'est pourquoi je vous suis, ma chère Marie, dans vos balades littéraires et vous soutiens pleinement pour Loroy » ...

**Loroy, le Domaine mystérieux et son Grand Meulnes ?** « Alain-Fournier m'a toujours transportée dans le rêve. Ce pourrait être un lieu de ressourcement, j'habite le reste de l'année à Paris, et j'y respire de plus en plus difficilement, ce lieu à la fois magique et plein de mystère au milieu de la forêt, pourrait devenir pour les petits Parisiens et les autres d'ailleurs, un beau royaume, un lieu vrai, un lieu de fête où l'on se déconnecte... »

**Qui les désintoxiquerait et les ferait revivre ?** « Oui, croisons les doigts pour que cela se fasse très vite mais vous avez bon espoir, n'est-ce pas Marie ? »

### MdB



2003 : dernier vol du Fox Charlie vers Toulouse  
Martine Marage avec Claude Cuenin, Edith Stephan et Guillaume Tardieu



1998 : dernier jour comme chef de Secteur Concorde.

Brigitte Kruse, Martine, Carole Guérand, Laura, Jean-Claude Normand, Alain Laurent (veste marron) et Christine Courty



Autour de Martine, Serge Massot et Jacques Laporterie

**REVUE DE PRESSE DES ANNEES 70**

*En mai 1971, à peine deux ans après son premier vol, Concorde 001 effectue sa première liaison intercontinentale Toulouse – Dakar. Il s’agit d’un avion expérimental, la croisière à Mach2 nécessite l’utilisation de la post-combustion ... On est encore à 5 ans de la mise en ligne, néanmoins, les décideurs sont assez audacieux pour inviter à son bord Françoise Giroud, directrice de l’Express. Elle saura transmettre avec talent et humour ses impressions de vol supersonique. Concorde était alors la cible de violentes attaques. L’opposant le plus hostile était Jean-Jacques Servan-Schreiber qui, en 1967 dans son livre « le défi américain » prédisait que le Concorde serait bientôt dépassé par « des avions de ligne américains supersoniques en service courant ». « JJSS » était le compagnon de Françoise Giroud.*

**Document transmis par Carole Guérand.**

**U**n jouet somptueux. Là-dessus, il n’y a aucun doute. Concorde 001 est un jouet somptueux. J’ai eu le privilège de faire à son bord, le mardi 25 mai 1971, une « première » : un voyage de deux heures trente dont une heure trente de vol supersonique, c’est-à-dire de déplacement dans la stratosphère à la vitesse d’un obus.

Une heure trente, cela était, paraît-il, sans précédent. Les avions de chasse courent, depuis longtemps, plus vite que le son. Mais à raison d’une tonne de carburant environ par cinq minutes de vol supersonique, aucun appareil n’a des réserves suffisantes pour museler dans la stratosphère. J’ai musé. Nous avons musé. Et deux heures vingt-sept minutes très exactement après avoir décollé de Toulouse, nous étions à Dakar. Il faut au minimum cinq heures au plus puissant des avions subsoniques pour accomplir le même trajet, soit un peu plus de 4 000 km. A cette différence près – qui fait toute la différence – il n’y en a aucune.

Aucune du moins, qui sera sensible au passager du Concorde commercial, s’il se fie à ses sens et non à son imagination. Il n’éprouvera, ne verra, n’entendra rien à quoi n’importe quel voyageur des actuels avions de ligne ne soit accoutumé. Rien. S’il a la chance de naviguer par temps clair, il observera, en regardant par son hublot que, vues de quinze mille mètres de haut, quand on fait plus de 2 000 km à l’heure, les côtes et les montagnes défilent un peu plus vite qu’il n’est habitué à les voir défiler. Et puis voilà !

C’est, d’ailleurs, très précisément le but visé. Les voyageurs qui, un jour, prendront le Concorde comme un avion régulier ne seront pas des aventuriers de l’air, mais des hommes pressés, enclins à considérer qu’il y va de leur intérêt ou de leur prestige de voyager au plus court pour le prix le plus long.

Pour l’heure, c’est autre chose. Et pas ce que l’on pense. Pénètre-t-on dans le flanc de cet oiseau blanc à tête de rapace, très fin, très haut sur ses pattes, le parfum délicieux de l’aventure vous saisit. Concorde 001, dans l’état où il se trouve aujourd’hui, ne ressemble, de l’intérieur, à rien de connu. Ou peut-être si : au long couloir – 56 m – d’un appartement en plein travaux un jour de déménagement. On y trouve même, quelque part au milieu du couloir quatre fauteuils.

« Et ce grand cube orange, là, qu’est-ce que c’est monsieur ? C’est le canot de sauvetage, madame. »  
Bon.

« Et le petit ?

Ce sont les vivres. Avec de la poudre anti requin. »

Bien.

« Votre parachute est là. »

Parfait !

En vérité, il y a moins de risques à voler sur Concorde 001 qu’à circuler sur l’autoroute pour se rendre à Pontoise. Mais pendant une seconde, cette poudre anti requin me fait rêver. Qu’est-ce qui pourrait bien dégoûter les requins de croquer André Turcat, par exemple, le commandant de bord, qui pilote en bras de chemise, ce qui ajoute à l’aspect non rituel de ce voyage ? Je ferais davantage confiance à son autorité pour crier : « Arrière requins ! Vous avez devant vous le pilote de Concorde ! Oseriez-vous ? » Peut-être qu’ils n’oseraient pas. Nous verrons bien.

Qu’y a-t-il d’autre à voir ? Peu de choses en vérité. Chaque nouveau voyage du prototype 001 est une aventure technique pour les membres de son équipage et pour tous ceux qui se sont associés à son destin, parce qu’il fait avancer d’un pas la réalisation d’un projet dont ils sont fous amoureux. Et on les comprend... Et elle doit être envahissante, cette passion...



**1971, 001 à l’atterrissage à Dakar-Yoff (D.R.)**

## TEMOIGNAGE

Pour le passager d'un jour, un tel voyage est une aventure intellectuelle. D'où l'impossibilité de la raconter objectivement. Rien ne ressemble plus à la stratosphère que l'atmosphère, et à un avion volant à Mach 2 qu'un avion volant à Mach 1. Rien ne permet au passager de savoir que Concorde est passé de la vitesse subsonique à la vitesse supersonique, que, ce faisant, il a produit, en accélérant, un tel « bang », par le choc entre deux ondes sonores qui se rejoignent, que si l'avion ne se trouvait pas sur la mer, bien au large, des maisons se seraient écroulées, des hommes auraient souffert. Ce « bang » est évidemment non perceptible à l'intérieur de Concorde. L'accélération également. Mais que l'imagination se mobilise et se nourrisse de chiffres, l'aventure commence, entièrement subjective. Aussi faut-il dire « Je ».

Donc, c'est mardi. Le 25 mai. Je sais que je suis sur Concorde, que ses quatre moteurs ont arraché au sol de Toulouse, à 9h30 GMT, 132 tonnes dont 70 tonnes de combustible. Je sais qu'il s'agit du premier voyage où Concorde 001 va utiliser tout son rayon d'action actuel. Je sais que le plan de vol que l'on m'a montré la veille a changé ce matin parce que les ballons sondes de la météo ont annoncé qu'au-dessus de l'Atlantique, dans la stratosphère, il fait chaud. Chaud. C'est à dire - 55°. Et quand il fait chaud, la consommation s'accélère. André Turcat a donc choisi d'aller plutôt faire « bang » en Méditerranée, au large de Barcelone et de survoler ensuite le Maroc. Au-dessus de l'Atlas, nos petits bangs ne gêneront personne, s'il nous faut en faire.

Sur l'une des parois de Concorde se trouvent des panneaux où des cadrans sont incrustés. Là des aiguilles frémissent, des chiffres se substituent les uns aux autres comme sur un compteur kilométrique. Et le moment arrive où ce qui s'inscrit signifie ceci : Il est 10h 15mn 44s GMT. Concorde vient de passer de la vitesse Mach 1,99 à Mach 2, soit 2300 km/h. La température extérieure est de -63°. Celle de la peau de l'avion de +106°. Et nous volons à 16 000 m. Là où nous sommes, à cet instant, peut-être qu'aucun être vivant n'est passé. Et j'y suis. Et je peux marcher, rire, crier : « Nous sommes à Mach 2, nous sommes à Mach 2 ! » A cet instant, Concorde est à moi. J'en éprouve une sorte de fierté, de fierté stupide, puisque je n'y ai contribué - c'est le mot - qu'en qualité de contribuable. Puis vient une sorte de désarroi aussi, en pensant à ce que m'a appris un fanatique de Concorde : en 2 jours il y a plus de voyageurs qui transitent par la gare Saint-Lazare qu'en un an à Orly. Et l'on sait dans quels trains ils voyagent, et qui sont ceux qui doivent tous les jours, subir le supplice des transports en commun, ou plutôt de leur absence.

Fallait-il faire Concorde ? Faut-il faire Concorde ? Vendrons-nous Concorde ? Saurons-nous réduire le bruit de Concorde à l'atterrissage ? Obtiendrons-nous des Etats-Unis une modification des règlements aériens pour faciliter l'atterrissage de Concorde, devenu le symbole de ce génie français de l'exploit, tenu pour noble et de ce mépris français pour la rentabilité, tenue pour vulgaire ? Le symbole est aussi de cette folie des hommes qui nous pousse à aller toujours plus loin, plus haut, plus vite. Je ne connais pas la réponse et je sais aujourd'hui, avec certitude, que personne ne la connaît.

Simplement, je suis repartie de Dakar par l'avion de ligne. Concorde a décollé une demi-heure après l'avion d'Air France. En route, j'ai vu le sillage blanc de ses réacteurs apparaître, nous rejoindre, nous gagner de vitesse, nous dépasser enfin. Et disparaître.

A cet instant-là, si j'avais été le directeur de la Pan Am, j'aurais confirmé mon option sur Concorde.

### Françoise Giroud. « Express » du -31mai/6juin- 1971



**Souvenir philatélique non transporté et signé par André Turcat, Pierre Dudal, Michel Rétif, Jean Pinet, Claude Durand, Hubert Guyonnet, Jean-Pierre Flamant (chargé des relations avec Mme Giroud) & Yves Pingret.**

Document et infos [lesvoltsdeconcorde.com](http://lesvoltsdeconcorde.com)



## TEMOIGNAGE

*Quelques années plus tard, à l'occasion des vols d'endurance qui emportent journalistes et autres VIP, Pierre Meutey, journaliste à la Vie Française (hebdomadaire économique et financier) est invité à effectuer un vol Paris - Rio. Quelques jours avant, pour se mettre dans l'ambiance, il relit l'article de Françoise Giroud, pionnière dans le journalisme supersonique. Pierre Meutey, lui, va voler sur le Concorde « de ligne » celui qui a été certifié et qui se prépare à la mise en ligne. Il se hasarde donc à faire des pronostics sur le futur du transport aérien supersonique ...*

**Document transmis par André Rouayroux**

### **Concorde N°3, surprenante vitrine de la France, effectue des essais d'endurance entre Paris et Rio ou Caracas.**

**Avec le supersonique, Français et Britanniques réinventent le transport aérien.**

**J**eu-di. - Je suis assis dans le fauteuil de Françoise Giroud. Là, dans un de ces articles dont elle a le talent secret, elle imaginait Turcat, le célèbre pilote de Concorde, soudain sur un radeau avec ses passagers... Je regarde, j'écoute, attentif, ému, tendu, « comment ça fait » de voler en supersonique.  
**Dimanche.** - Je suis le passager 14 D. Je parle problèmes de presse avec Adolpho Bloch, le patron du grand magazine « Machete ». Eh oui ! Qu'y a-t-il de plus rationnel que Concorde pour voyager loin ?

Je n'ai pas vu M. Turcat, mais un pilote d'Air France qui ressemble au comique Moustache et est membre d'un des cinq équipages entraînés par la compagnie. Je n'ai pas vu la mer, parce qu'à 18.000 mètres les nuages en bas cachaient tout et en haut le ciel bleu sombre évoquait l'éternité au-dessus du cercle d'or de l'horizon. Je n'ai pas vu les monstruosité que l'on a décrites au sujet du Concorde. J'ai juste vu le monde devant ma porte, et ces petites choses humaines de « la vie ennuyeuse et tranquille » avec lesquelles nous faisons notre temps.

En fait, Concorde, ce n'est pas un avion. C'est un système, un miracle. Une révolution.

Il y a deux mois, cette semaine, que Concorde numéro 3 vole chaque jour entre Paris et Caracas via Lisbonne, ou Paris et Rio via Dakar (1). Il s'est arrêté deux fois pour une révision normale. Il a eu deux retards. Quand Air France a mis le 747 en service, trois pannes de moteur en quinze jours ont obligé la compagnie à bouleverser ses programmes d'inauguration.

Il y a deux mois cette semaine... que soixante-quatre invités d'Air France (ou de la SNIAS ou du ministère des Transports) prennent place chaque jour sur Concorde 3, neuf observateurs et techniciens, quelques mètres cubes d'électronique et un équipage de neuf personnes (dont trois navigants). Et à chaque fois, tous descendent avec ce petit mouvement du cou qui trahit la satisfaction

#### **Plus de clinquant**

Mais enfin, quel changement pour l'habitué de l'avion ordinaire ! Plus encore qu'entre le DC3 militaire et le Super-Constellation, ou le DC7C pourtant à couchettes, et le Boeing 747. A Mach 2, soit 2.200 km/h, on vole deux fois plus vite qu'en Caravelle. Inconvénients : le bruit, sans doute légèrement plus fort que dans un turbopropulseur ; l'étroitesse (relative) pour les habitués des terrasses volantes que sont, en première classe, le DC 10 ou le Boeing 747 ; la légère cambrure de l'appareil qui vole un peu sur ses pattes arrière comme le pélican. Avantages et surprises : la pressurisation d'une qualité inconnue jusqu'ici et qui supprime tout assourdissement ou barre sur le front ; l'absence totale de vibrations, donc de gonflement des pieds.

Ainsi Air France (et BEA) avec Concorde sont en train de réinventer le transport aérien, tels les Américains après la guerre. Reste à réinventer le service à bord. C'est la fin des gadgets à tuer le temps dispensés au voyageur de subsonique. C'est la fin du clinquant de marketing, incongru sur un avion qui est une sorte de Rolls volante et où le goût et l'efficacité doivent remplacer le décor. On peut faire confiance pour cela à Air France, mais on rêve d'un designer qui réinventera les fauteuils ou l'installation des toilettes d'avion ; d'un analyste de mouvement qui découvrira (pour les hôtesses comme pour les passagers) l'articulation optimale du service et le matériel pour l'accomplir.

Car tout le reste que l'on connaît en transport aérien n'a plus de sens avec Concorde. Quitter Paris à 9 heures pour être à Dakar 2 heures quarante-cinq minutes plus tard, ou Dakar à 13 heures (locales) pour arriver à midi (locale) à Rio, en moins de trois heures de vol illustre ce principe qui veut que le passager de



**1975. Concorde N°3 Sierra Charlie à Dakar, sur la route de Rio**

## TEMOIGNAGE

supersonique reste dans ses rythmes et ses temps personnels : il prend repas à ses heures et se trouve, au pis, soit invité à dormir plus tôt ou bien aller au lit comme s'il rentrait du spectacle. Et comme ce passager paiera son billet 10 à 15 % de plus qu'au tarif de première classe, il est normal que son voyage en tranches de trois heures se déroule autrement qu'un transport en autocar volant.

Ces détails sont l'affaire des compagnies ; en tout état de cause on ne volera pas avec Concorde pour boire du Dom Ruinard (*un luxe qui manquait à mes souvenirs*) ou un Léoville-Barton d'une grande année, mais pour l'extraordinaire gain de temps qu'il permet. Mettre l'Australie à treize heures de Londres au lieu de vingt-cinq, ou Tokyo à sept heures du Marché Commun au lieu de quinze est un phénomène politique. Les Russes l'ont compris pour leur pays-continent autant que leurs liaisons internationales. Les Américains - même s'ils n'acceptent jamais Concorde, comme le pense l'ancien Premier ministre Couve de Murville - devront aussi en arriver au supersonique.

### Faire rêver

Au demeurant, tout cela est bien connu depuis que l'on controve sur Concorde. A l'inverse, je rapporte de ce voyage à Rio deux impressions sur nos affaires nationales.

La première est l'extraordinaire effet de vitrine du Concorde. Que la France (avec l'Angleterre) l'ait réalisé bouleverse les réputations technologiques. Un pays qui fait Concorde est évidemment capable d'autre chose. Ainsi n'est-il pas étonnant (*même si personne ne le dit*) que la SNIAS fasse en exportation d'hélicoptères un chiffre d'affaires annuel supérieur à celui de tous les constructeurs américains réunis ? « Venez, à Marignane, dans l'usine la plus moderne du monde, voir des gens qui aiment leur métier et le font avec talent », dit M. Christofini, le président de la SNIAS.

C'est pourquoi telle autre personnalité peut ajouter : « Les quatre Concorde d'Air France coûteront, amortissement et frais financiers compris, environ 200 millions par an. S'il y en avait dix en service - quelle publicité pour l'industrie ! - on serait entre 250 et 300 millions. Qu'est-ce que c'est en face des 11 milliards de subventions à notre agriculture ? »

La deuxième impression est l'incroyable incapacité des Français à mobiliser et capter une opinion. Heureusement qu'il y a des banquiers et des hommes d'affaires « mus par le profit » pour savoir faire comprendre ce que l'industrie française peut offrir. Au Brésil, pays du faste où un coin du cœur est français depuis toujours, il eût certainement été possible de faire rêver de Concorde au-delà du cocktail du premier vol... Mais au Brésil, c'est comme ailleurs : la France parle plutôt culture dans ses salons. Le bouillant Christofini - « croyez-moi, j'en parlerai à Giscard » - me citant d'autres capitales, évoquait tel ambassadeur protestant contre l'envoi par la SNIAS d'un agent commercial chargé de vendre des hélicoptères. Ou de tel autre, ailleurs, dont la femme s'écriera devant un groupe de journalistes du pays en train de visiter Concorde - en compagnie du ministre français des Affaires étrangères - : « Que c'est laid ! On dirait un couloir de métro... »

S'il était laid, les obscurs de la SNIAS et les 5.000 entreprises qui y ont apporté quelque chose ne seraient pas si enthousiastes pour son entretien sur les pistes, son vol dans le ciel ou sa technique qui surprend les hommes de l'art. Je n'en suis pas mais leur foi m'a donné quelque fierté à être français. Et leur modestie un peu plus de respect encore pour le travail bien fait.

### Pierre Meutey

(1) *Cela fera environ 540.000 kilomètres de parcours effectuée en 340 heures de vol dont 235 à vitesse supersonique.*



Concorde N°3, alias F-BTSC dans la première livrée Air France  
Au moment des vols d'endurance. Collection Borentin

**VISITES CONCORDE AU MUSEE DE L'AIR DU BOURGET**



**Par Jean-François Louis**  
**Membre associé**

Concorde fait-il toujours rêver ? La réponse à cette question est **oui** sans l'ombre d'une hésitation ! En voici la preuve. Lorsqu'il y a quatre ans j'ai été adoubé comme « volontaire » de l'AAMA (Association des Amis du Musée de l'Air) pour effectuer au Musée de l'air du Bourget des visites commentées « 747/Concorde », je n'imaginais pas que Concorde fasse toujours autant rêver le public et les jeunes générations en particulier, 15 ans après son arrêt d'exploitation. J'effectue également désormais, outre des visites « 100% Concorde » proposées récemment par le Musée et sur lesquelles je vais revenir, des visites dites « généralistes ». Dans ces dernières, comme le temps imparti, le plus souvent 2 heures, est un peu court (doux euphémisme !) pour faire un tour complet du musée, j'ai pris l'habitude de demande aux visiteurs, généralement un groupe constitué, ce qui les intéresse le plus : et là, souvent, pour ne pas dire quasiment à chaque fois, Concorde revient comme marque d'intérêt : « Nous verrons bien Concorde ? », ou bien « On peut passer un peu plus de temps sur le Concorde ? »

Et ne voulant surtout pas décevoir les visiteurs, comme vous l'imaginez, je me fais un « devoir » de répondre à leur attente et de prévoir le temps qu'il faut pour leur parler de Concorde ! Et ce qui est amusant et je l'ai remarqué à plusieurs reprises, est que des visiteurs plutôt passifs jusqu'alors, semblent soudainement se « réveiller » en entrant dans le hall Concorde ! Curieux non ??

Mais c'est un peu frustrant de ne parler que 15/20 minutes de Concorde et l'on ne voit pas le temps passer. Et c'est souvent le conducteur du bus qui nous rappelle que nous sommes déjà au-delà de l'heure de départ prévue pour le groupe !

Mais revenons aux visites « 100% Concorde ». Ces nouvelles visites, d'une durée théorique – je dis bien théorique ! - de 90 minutes et où l'on ne parle comme vous l'aviez compris QUE de Concorde, (que du bonheur donc !!) ont tout d'abord été proposées par le Musée à l'occasion de l'anniversaire du premier vol Paris New York, en novembre dernier. Devant l'intérêt suscité par ces visites, le Musée a décidé de les pérenniser : qu'il en soit remercié ! Elles viennent en complément des visites « 747/Concorde » qui ont vocation, là aussi en 90 minutes, de faire connaître au public les deux machines, quasi contemporaines, mais à la philosophie tellement différente. Tout commence naturellement dans le hall Concorde, et lors de l'arrivée dans le hall, il n'est pas rare d'entendre dans l'assistance quelque chose comme « Whaou, que cet avion est beau ! » ou encore « Quel dommage qu'il ne vole plus ! »

Chaque « volontaire » organise dans une certaine mesure ses visites comme il l'entend tout en respectant une sorte de plan. Et s'adapte aussi bien sûr aux attentes du groupe de visiteurs. En ce qui me concerne, les visites « 100% Concorde » se déroulent généralement comme suit (et commencent au pied des deux machines car l'étroitesse du fuselage se prête mal à des visites avec 20 personnes !)

- La genèse de la machine : le pourquoi de Concorde, l'histoire de l'avion et les principales dates, les concurrents, les hommes de Concorde (désolé Mesdames je n'ai pas trouvé trace à ce stade d'une représentante de la gente féminine !), quelques anecdotes sur sa conception
- Histoire résumée des 2 avions présentés, en particulier le prototype pour son suivi de l'éclipse solaire, leurs différences.
- La technique : les spécificités de Concorde versus un avion classique, les défis posés par le vol supersonique, les avancées technologiques permises par la machine, mais aussi les causes de son échec commercial
- La « bataille » de New York avec le PONYA
- Visite physique des deux avions
- Encore un peu de technique, sous l'avion de série, et des anecdotes sur Concorde, encore !
- Réponse aux questions techniques pointues (si, si ...) à ce stade souvent en petit groupe de passionnés car là nous avons déjà bien dépassé 1h30 ! Et il arrive souvent que nous retournions dans l'avion pour des questions subsidiaires...



Le public des visites « 100% Concorde » n'est pas homogène. Pour simplifier, les visiteurs se décomposent en trois catégories :



## TEMOIGNAGE

- Les « adorateurs » du Concorde. Généralement 2 ou 3 par groupe de visiteurs.
- Les passionnés avertis, parfois professionnels de l'aéronautique, ou des pilotes privés.
- Les découvreurs, le grand public (avec de jeunes enfants souvent).

Dans la première catégorie, on trouve donc de véritables « adorateurs » (ce mot n'est pas trop fort !) de la machine, qui possèdent pratiquement tout ce qui a été publié sur Concorde (et parfois des pièces achetées dans des ventes et sur le web), ont suivi les derniers vols, puis les vols de convoyage, et qui ont, pour certains, lâché une larme, voire plusieurs, en mai 2003, puis en octobre, car ils ont parfois fait le voyage jusqu'à Heathrow pour l'arrêt des vols BA... Les raisons de cette adoration sont diverses : cela va du patriotisme un peu exacerbé, au fantasme du luxe et de la vitesse que symbolisait Concorde, en passant par les multiples défis technologiques de l'appareil, la ligne incomparable de la machine, et le plus souvent un mélange de tout cela. Le niveau de connaissance technique et de l'histoire de la machine est élevé, mais dès que l'on parle de Concorde, ils sont bouche bée, comme sur un nuage. La visite terminée, ils « mitraillent » les avions sous toutes les coutures, et déambulent sous les machines, comme hypnotisés...

Les visiteurs de la seconde catégorie, les passionnés avertis, sont souvent demandeurs d'informations sur la genèse de Concorde, de son histoire, des raisons de l'échec de ses concurrents, et des causes de son arrêt, mais aussi des performances et aspects techniques spécifiques de l'avion, point pour lequel ils manifestent un grand intérêt et les questions fusent, nombreuses. La taille réduite des hublots, le transfert de carburant et l'allongement de l'avion en vol interpellent et font toujours recette ! Les causes de l'échec commercial de la machine, invariablement attribué aux seuls USA, sont souvent à l'origine d'un débat passionné ! Quelques anecdotes ne sont pas non plus pour leur déplaire, comme les déconvenues d'un certain Président de la république voyageant très souvent en Concorde...

Dans le groupe que je qualifie de grand public, beaucoup découvrent Concorde « en vrai » pour la première fois. D'autres avaient envie d'en savoir un peu plus sur la machine depuis longtemps, et se sont décidés à s'inscrire un peu par hasard. Ils sont ravis de découvrir que le Musée héberge 2 Concorde, et pensent que WTSS est un exemplaire anglais (l'inscription BAC sur le côté de la machine). Ils sont toujours très surpris de l'aspect effilé de l'avion, demandeurs d'informations techniques et des causes de l'arrêt de Concorde, ainsi que du profil type des passagers et du ... prix des billets ! Ils sont surpris de la taille de l'avion qu'ils imaginaient bien plus grand... « Finalement, c'était un petit avion ! » Mais les remarques les plus fréquentes ont trait à la « Beauté » de Concorde ... Le terme « majestueux » est aussi souvent utilisé !



**Ambiance visite Concorde**

La grande difficulté de ces visites est que le public n'est jamais homogène, sinon ça serait trop facile ! Ça devient un peu compliqué quand de jeunes enfants de 11 ans à peine cohabitent avec des passionnés, mais on adapte le discours. En ce cas les réponses aux questions techniques sont en partie reléguées à la fin de la visite, en petit comité... Mais les enfants sont aussi fascinés par l'avion, sa vitesse interpelle les plus grands (« Mais il allait aussi vite que le Rafale alors... »), sa forme effilée en particulier les subjugué littéralement (leur référence visuelle étant l'A380), et les questions nombreuses à ce sujet ! La durée réelle de la visite se prolonge la plupart du temps au-delà des 1h30 prévues, même si cela varie fortement selon le nombre de passionnés que comporte le groupe et l'on termine donc souvent en petit comité. Par prudence je demande en début de visite quelles sont les contraintes de chacun en matière d'horaire. Et quant à mon emploi du temps personnel, bien que les visites commencent à 14h00, j'ai pris l'habitude de bloquer tout mon après-midi. Car une visite en début d'année s'est prolongée près de 3 heures, se terminant avec 4 passionnés vraiment accros de la machine ...

Ceux qui n'ont jamais pris Concorde sont bien évidemment l'immense majorité des visiteurs, et si tous ou quasiment le déplorent, ils sont toujours preneurs d'impressions de vol du passager que je fus.

## TEMOIGNAGE

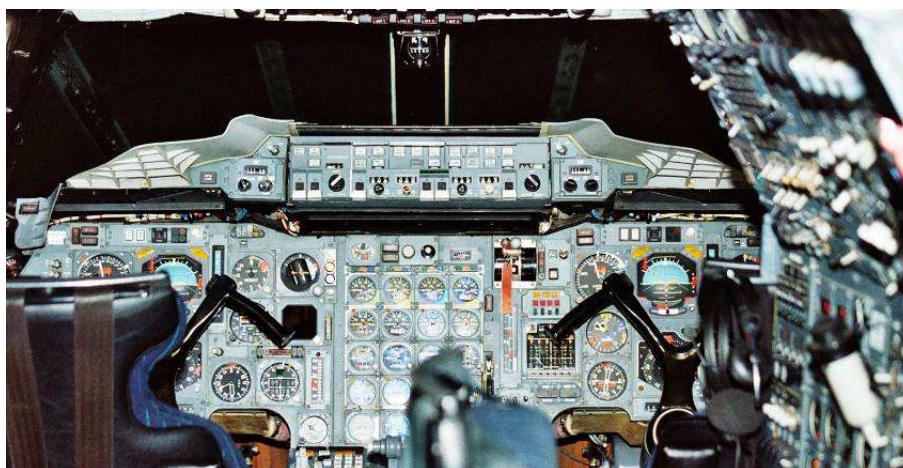
Les points techniques qui surprennent le plus sont le transfert de carburant, l'échauffement de la machine, et comme déjà indiqué sa conséquence, l'allongement de l'avion, le nez basculant et, après la visite des machines, deux points suscitent presque systématiquement l'étonnement et des remarques, en particulier de la part des visiteurs grand public :

- La taille restreinte de la carlingue et la place dévolue aux passagers : « Il ne fallait pas être claustrophobe, c'est vraiment étroit ! » « Eh bien, on est loin de l'A 380 ! » Les pilotes devaient avoir la taille jockey ! » « Il ne fallait pas être basketteur pour voyager en Concorde », « Mais comment faisaient les hôtes pour servir à manger avec si peu de place ? » « Comment faisaient-ils pour y mettre un lit, pour le Président ? »
- La modestie, ou perçue comme telle, de l'aménagement intérieur : « Ça fait vraiment pauvre ces sièges gris ! », « Les sièges n'étaient pas en cuir ? » « Il y avait une première classe avec des sièges qui font lit, ou était-elle ? » « Mais où sont les écrans vidéo, pourquoi ont-ils été démontés ? »

Et aussi d'autres questions dont voici les plus fréquentes : Pourquoi cette myriade de cadrans dans le cockpit ? Pourquoi le prix d'un billet Paris New York en Concorde était-il si cher ? Pourquoi avoir arrêté Concorde ? Que devait-on faire pour devenir pilote de Concorde ? Y aura-t-il bientôt un autre Concorde ? Et quelques inévitables affirmations et questions sur le drame de Gonesse que j'éluide. La plupart des visiteurs déplore l'arrêt de la machine et la régression qui en a résulté quant à la durée du voyage vers les USA...

Puis chacun repart avec des rêves plein la tête, en regrettant souvent de ne pas avoir eu la chance de voler dans cet avion si fantastique et tellement en avance sur son temps. Parfois aussi, certains visiteurs se dévoilent la visite terminée... Alors un peu d'émotion rétrospective pour votre serviteur, quand j'apprends que se trouve dans le groupe un ancien ingénieur Messier Bugatti ayant travaillé sur le S.P.A.D. à ses débuts, un pilote de Rafale en exercice venu en famille ou...un couple d'amis de notre Président, je veux parler du Président de l'APCOS bien sûr !

**JFL**



**Le cockpit du Sierra Delta, une visite réservée aux VIP**

*Photo Jean-Paul André*



INFO OU UN FAUX



Par Philippe Borentin

Les personnes qui collectionnent les courriers ayant été transportés par un aéronef sont des aérophilatélistes, ce terme correspondant également à ceux qui collectionnent les timbres destinés à la poste aérienne. Le nec plus ultra, pour les plis ayant été transportés, est d'être signé par l'équipage.

Pour ce qui concerne le Concorde, ces plis s'échangent ou se vendent dans le cadre de négociations commerciales privées. Ce marché a été très florissant il y a quelques années, et bien évidemment des faussaires ont tenté de tirer profit en imitant des signatures.

Vous pouvez voir dans les plis ci-dessous, à mon avis, quelques exemples.

Faux n° 1



Les signatures de **Guillaume Tardieu**, **Jacques Schwartz** et **Pierre Chanoine** sont des faux grossiers. Seule celle de **Pierre Dudal** est un peu mieux imitée. Les plis ci-dessous comportant des signatures authentiques permettent de voir ces différences.



Faux n° 2



A gauche, une fausse signature et à droite une signature authentique de **Jean-Paul Le Moël**



## TEMOIGNAGE

### Faux n° 3

Il est évident que la fausse signature qui se vend le mieux, si elle est bien faite, est celle d'**André Turcat** comme sur le pli ci-dessous :



Vraies signatures d'**André Turcat** et de **Gilbert Defer** :

### Faux N°4 (le double bang de la bêtise)

Le copilote **Jean-Claude Delorme** a volé sur Concorde de 1978 à 1985, le commandant de bord **Claude Delorme** a fait partie de la Division Concorde de 1987 à 1993.



Apposer une fausse signature de **Claude Delorme** sur un pli correspondant à un vol de **Jean-Claude Delorme**, comme sur ce pli de 1985, c'est allier la tromperie à l'incompétence.

PB

## HOMMAGE A HENRI PERRIER

28 juin 1929 – 6 mai 2012



Le 20 Juillet 2000 15h40 le Concorde n°3 en partance pour New-York s'écrase au décollage de CDG à la suite de l'éclatement d'un pneu après avoir roulé sur une lamelle de titane, tombée d'un avion ayant décollé avant lui. Cette catastrophe entraîne la mort de 113 personnes. **Henri Perrier** faisant partie des personnes chargées du suivi de l'exploitation des avions en ligne, est désigné comme responsable ; accusé de n'avoir pas su prévoir une telle éventualité.

Il en assume la charge au procès qui en suivit, et est logiquement relaxé. La justice fait appel au jugement de ce premier procès, mais Henri cette fois est emporté par la maladie. Il est décédé le 6 mai 2012, il avait 82 ans.

La carrière d'Henri Perrier est exemplaire, à plus d'un titre !! Certes ! Le **Concorde** était une production franco-anglaise citée comme étant une coopération exemplaire mais la part qu'il y a personnellement apporté en tant que responsable des essais en vol était sans équivalence. Travailleur acharné, doté d'une mémoire exceptionnelle, il avait le don de communiquer sa pensée et de convaincre son auditoire sur les sujets les plus divers. Il acceptait la contradiction mais ne manquait pas de discuter âprement du sujet évoqué avec son interlocuteur.

Au cours des vols d'essais, il observait depuis son poste d'ingénieur, où figuraient sur son panneau de contrôle tous les systèmes de l'avion, l'exécution par l'équipage de conduite de l'ordre d'essais dont il était l'auteur, qui était nécessaire aux conditions de certification. Il n'intervenait à l'interphone, que si une action mal exécutée était à refaire.

Henri était apprécié de tous, travailler avec lui était un plaisir, sa perte a été vécue avec une grande tristesse, son nom restera attaché en particulier au service des essais en vol.

**Par Michel Rétif**

*NDLR : au mois de juin dernier, une conférence ayant pour sujet Concorde et Lucien Servanty a eu lieu à Castelnau d'Estrétefonds, dans la banlieue de Toulouse. La participation essentielle d'Henri Perrier à la réussite du programme Concorde n'a, semble-t-il, pas été évoquée. Michel Rétif a donc souhaité, par un court texte, rappeler le rôle et la personnalité d'Henri, disparu il y a maintenant plus de 6 ans.*

### DANG MEO TY



**N**é en 1929, M Dang Meo Ty entre à Air France Saïgon en 1947 au secrétariat technique de la Direction des Opérations Aériennes. La flotte d'Air France Saïgon, composée de 19 appareils dont 8 DC4, 8 DC3 et 3 Bristol, exploite le réseau Asie/Extrême Orient Est. Les DC4 sont les long-courriers qui desservent la Chine, l'Australie et poussent jusqu'à Nouméa en Nouvelle-Calédonie. En 1952, il devient Chef du service Documentation de vol et Navigation aérienne. Il est en charge de tout ce qui touche à l'infrastructure et aux performances avions auquel s'ajoute la sécurité sauvetage et la formation des PNC.

En 1954, la compagnie nationale Air Vietnam est créée. Air France, qui participe à hauteur de 49%, aide à cette création. La flotte locale est cédée pour 1 franc symbolique et 80% du personnel est transféré à Air Vietnam. M Dang Meo Ty est alors muté et promu Chef du Service Exploitation Aérienne et responsable de la flotte de la nouvelle Compagnie. Il reprend ensuite ses études, et devient bachelier en 1963. En 1967, à 38 ans, il obtient une licence en droit économique et international à la Faculté de Droit de Saïgon avant de suivre en 1968, à l'université d'Oxford, un stage de « Top management » lui donnant les compétences managériales permettant de diriger une compagnie aérienne.

En 1972, après avoir été Directeur des Opérations Aériennes, il est promu Directeur Général Adjoint en charge des opérations aériennes, du programme et du commercial. Parlant anglais couramment, il effectue d'incessants voyages à l'étranger pour traiter les nombreuses questions qui se posent à une compagnie aérienne comme les libertés de trafic, la formation, le recrutement des équipages et les achats d'avions pour renouveler la flotte.

Le 30 avril 1975 c'est la chute de Saïgon. Les troupes communistes nord-vietnamiennes envahissent la capitale ; après 30 ans de combats, la guerre se termine. Avec 3 mille hauts fonctionnaires de l'ancien gouvernement républicain, M. Dang Meo Ty est envoyé dans un centre de rééducation communiste situé à 150 km de Saïgon. Il y reste 6 mois avant de se retrouver dans sa « campagne » à s'occuper de son jardin fruitier de 5 mille m<sup>2</sup>.

En octobre 1983, grâce à l'intervention de la Direction du réseau Asie Pacifique Air France, M Dang Meo Ty et sa famille arrivent à Paris et il réintègre la Compagnie Air France. En attendant une affectation définitive, il travaille à l'agence des Champs Elysées. Il rejoint ensuite, à CDG, la Direction des Opérations Aériennes où il peut à nouveau exercer ses compétences. Le chef de service DO.NI (Service Lignes) lui confie la préparation des vols Concorde. De fréquents contacts avec la Division de Vol lui permettent d'approfondir ses connaissances techniques en matière supersonique. Durant les 10 années qu'il passera à ce poste, à l'époque où Concorde allait partout dans le monde au hasard des vols spéciaux et présidentiels, il se félicitera de la bonne qualité des échanges entretenus avec les navigants. Il a écrit : « Tout a très bien marché avec l'aide de la Division Concorde ». Du fait de son expérience et de ses qualités professionnelles, il dû assumer quelques missions particulières comme l'étude de l'ouverture de ligne sur Hanoï en B747-200. Le 23 mars 92, une semaine avant son départ en retraite, il effectue un aller-retour Concorde JFK en complément d'équipage.

Celui que nous appelions affectueusement Monsieur Ty nous a quittés le 3 mai dernier à l'âge de 89 ans. Il était fidèle à l'Apcos et, lors des repas anniversaire, veillait à nous y retrouver. Si, pour une raison ou une autre, il était empêché, ses enfants nous rejoignaient. C'est une longue lettre retraçant sa carrière professionnelle qui m'a permis de présenter l'itinéraire exceptionnel de M. Dang Meo Ty.

Adieu Monsieur Ty !



## CARNET GRIS

### RENEE CHEMEL



**R**enée participa au tour du monde Concorde effectué en février 1988. Edouard avait réussi à lui obtenir une place ; elle était devenue la mascotte de tout l'équipage. Renée aimait rire, elle était douce et prévenante. Elle savait écouter et sa parole était précieuse.

Dans une de ses publications, Edouard a écrit : « Parce que la qualité d'un pilote, c'est aussi tout faire pour être sûr de soi le moment venu. » J'ai pu ressentir, lors de mes visites à Mouroux, que l'assurance d'Edouard prenait sa source auprès de Renée et du cocon familial qu'elle savait tisser.

Renée nous a quittés le 18 août mais elle restera dans nos cœurs.

#### PG



**1er mars 1988, au grand complet, l'équipe du tour du monde Kuoni (équipage et mécaniciens d'assistance) entourent Renée devant l'opéra de Sydney.**

**EXPOSITION CONFERENCE A BELLEME LE 2 JUIN 2018**



**Par Jany Bellat**

L'exposition conférence à Mortagne le 13 avril 2013 avait eu un beau succès. (Nous avons eu à notre disposition la salle de l'Ancien Palais de justice où nous avons fait salle comble). Heureuse de ce résultat, j'avais promis à l'association de pouvoir obtenir... un jour ... le « **Carré du Perche** » ! Par l'intermédiaire du sénateur de l'Orne M. **Jean Claude Lenoir** que je rencontrais parfois sur le marché de Mortagne qui a lieu tous les samedis.

Bientôt 5 ans ! Appel au Sénateur avant son départ du Sénat. Approbation immédiate ! : « voyez ce projet avec la responsable de la culture ». Le jour même, je contactais cette personne à la mairie. Nous étions en octobre 2017. Deux mois plus tard nous n'avions reçu aucune réponse. Déçue, j'en fais part à mon amie **Monique Béguin** journaliste à **Ouest France** qui me recommande à l'adjoint au maire chargé de la culture **Éric Yvard** à ... **Bellême**. Et... nous voici partis vers **Bellême** ! :

**Bellême** : une très jolie petite ville du Perche chargée d'Histoire, d'ailleurs elle avait été choisie dans un concours TV en juin 2017, avec **Stéphane Bern**, comme la 6<sup>ème</sup> ville de France, une des plus attrayante et attachante au point de vue artistique et touristique. Un lien, entre **Bellême** et **Paris** : **Aristide Boucicaut**, inventeur du concept de Grands Magasins. Fondateur et Propriétaire du « **Bon Marché** », ce magasin « **Au Bonheur des Dames** » dont **Emile Zola** s'est inspiré dans le cycle des « **Rougon-Macquart** ». Histoire à peine romancée des grands magasins et de leur emprise tentaculaire sur les petits commerces.

Après un hiver enneigé le rendez-vous est pris le 19 mars avec **Éric Yvard** en compagnie d'**Annick Moyal** pour mettre au point l'expo-conférence qui est prévue le 2 juin. **Éric Yvard** nous fait visiter la salle où se tiendra la manifestation. Elle est superbe ! Spacieuse ! Lumineuse ! Avec un grand écran qui traverse presque toute la largeur de la salle. Des tables pour tous ! **Patrick Sevestre** et le simulateur... **Philippe Bianco** et sa maquette de **Concorde** ... Les produits dérivés sous le contrôle d'**Aline** et **Pierrette**... **Annick Moyal** et ses précieux cadeaux offerts aux passagers... et la présentation des uniformes suspendus joliment mis en valeur... **Philippe Borentin** et son « **Bottin** ! » : un ordinateur contenant les réponses sur tous les vols effectués par les passagers.

Au retour nous sommes heureux de décrire tout ce qui sera à notre disposition ! Chacun trouve sa place ! Sans perdre de temps je prépare la communication pour annoncer notre venue dans les médias. Interview sur **Ouest France** avec **Monique Béguin** : **Raymond Machavoine** et **Caroline Cadier**, sur le journal « **Le Perche** » avec **Anik Boglino** notre petite corse que l'on n'oublie pas !

Le 1<sup>er</sup> juin nous prenons la route de Bellême pour installer la manifestation du lendemain. Le soir tout est prêt. Les 28 kakemonos ont trouvé leur emplacement très rapidement grâce à l'organisation efficace d'**Hélène Grange** et **Yannick Pluchon**. Les tables chargées. La maquette Concorde domine ; magnifique ! Nous sommes contents. Les essais de projection et de son sous la vigilance de **Philippe Bianco** sont très satisfaisants. Nous pouvons fermer et occulter portes et vitres et nous rendre au restaurant. La détente après un après-midi « *Boîte à Outils* » est la bienvenue.

Le 2 juin à notre réveil le ciel est bleu, le soleil brille ! Après toutes ces journées sous la pluie, c'est une belle surprise ! **Aline** nous a trouvé un hébergement très agréable. Des appartements confortables dans des coquettes maisonnettes nichées dans un cadre de verdure près du golf de Bellême. Nous nous retrouvons dans l'une d'elles pour prendre ensemble les petits déjeuners. A 10 heures nous ouvrons les portes et les premiers visiteurs se présentent. Nous sommes rejoints par Muriel Boccato qui, à la belle saison, réside à Bellême, Je suis chargée de l'accueil. Munie d'un micro, je reçois les enfants, leur distribue un « **Quizz** » et les dirige vers les kakemonos, à la recherche des bonnes réponses. Avec ces quizz correctement remplis, ils gagnent un petit souvenir. Les parents eux aussi veulent participer !

Pour accéder la salle de l'extérieur, les visiteurs doivent passer devant la voiture **Safrane Renault** décorée à l'avant et à l'arrière d'un Concorde peint survolant New-York. Elle appartient à notre ami **Michel Rolland** (APCOS) Nous sommes contents de la faire admirer. Les visiteurs se dirigent directement vers le simulateur. Patrick restera très occupé et bloqué toute la journée !

A 15 heures la conférence « Paris New-York en Concorde » à deux voix (*personnel technique et commercial*) est annoncée. Le public prend place sur les chaises disposées à cet effet. Il nous faudra en rajouter des dizaines tout au long de la conférence de **Pierre** et **Annick** qui a été suivie avec beaucoup d'intérêt. La conférence terminée, certains posent des questions qui demandent des réponses dont tout



le monde profite. **Michel Rio** se joint à Pierre pour répondre. Puis, tous se dispersent vers ... le simulateur... la table des ventes... et encore un dernier regard ou recherches sur les kakémonos.

Nous saluons une dernière fois nos visiteurs qui nous remercient de cette belle manifestation qu'ils ont beaucoup appréciée. Le « **Livre d'Or** » gardera la trace de tous ces remerciements chaleureux. Nous sommes très contents et l'adjoint au maire **Éric Yvard** également. Nous n'avons pas eu le plaisir d'avoir la visite du maire de Bellême annoncée, car celui-ci est en campagne électorale pour une élection sénatoriale, une invalidation ayant eu lieu. Notre manifestation a attiré environ 200 personnes !! Ce qui est un très bon résultat. Car, avec le beau temps, il était prévu, alentour, des expositions de jardins et des concours de poterie. Le temps se prêtait à ces belles visites.

La fête est terminée. Il est temps de remballer tout notre matériel et les valises dans les voitures, de fermer la salle, et remettre les clefs dans la boîte aux lettres de la mairie. Pour finir cette journée, nous prendrons un dernier « pot » tous ensemble à la résidence. Puis nous nous rendrons au restaurant à « La Dinette Gourmande », où nous apprécierons un très bon repas...et plus tard une bonne nuit bien méritée !!

Nous nous endormirons, heureux d'avoir partagé notre « amour » pour ce « **Bel Oiseau Blanc** » et l'avoir fait renaître dans les cœurs à Bellême. Sur le chemin du retour, sous un beau ciel bleu, nous nous arrêtons chez **Claude et Annick Moyal** qui nous ont préparé un superbe buffet. L'occasion de parler... et de reparler...de ces belles journées ensemble et pour certains de piquer « une tête » dans la piscine ! Merci Annick et Claude.

JB

## Bellême et son pays

LE PERCHE  
MERCREDI 6 JUIN 2018  
actu.fr/le-perche

22

### Le Concorde n'a pas fini de séduire...

La conférence-exposition « Paris-New-York en Concorde », organisé par l'APCOS (Association des professionnels du Concorde et du supersonique), samedi 2 juin, a

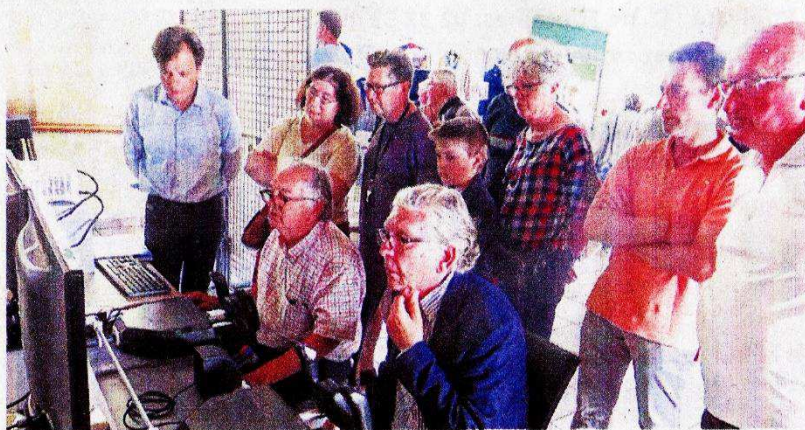
**Bellême.** Une fois de plus, le Mythe Concorde a rassemblé les passionnés salle Chennevières, samedi 2 juin, où une exposition-conférence était organisée par l'APCOS (Association des professionnels du Concorde et du supersonique) qui s'attache à faire revivre la belle aventure supersonique.

Pierre Grange qui pilota le Concorde, et Annick Moyal hôtesse sur l'avion, ont animé la conférence « Paris-New-York en Concorde » l'un pour la partie technique, l'autre pour la partie commerciale, devant plus de 200 personnes très attentives.

De nombreuses questions ont été posées sur ce voyage à mach2, et sur le côté technique de l'appareil.

#### Vols déficitaires

« Pourquoi a-t-on arrêté l'exploitation de l'avion ? » Pierre Grange expliqua « qu'après le crash du supersonique, une partie de la clientèle n'est pas revenue, seuls quelques hommes d'affaires ont continué à prendre le Concorde » : « La Compagnie a dû baisser ses tarifs, résultat les vols étaient déficitaires, car l'entretien de l'appareil coûtait très cher, et l'avion



Le simulateur de vol a été testé par un public curieux et passionné.

consommait beaucoup de carburant. Il a été arrêté en 2003 ».

Simultanément, une projection sur grand écran, permettait d'illustrer les paroles des deux intervenants, devant un auditoire captivé. « Les turbulences étaient-elles moindres que sur un avion classique ? »

« Le Concorde était moins sensible aux turbulences, mais quand il y en avait dans la stratosphère, on le sentait bien en cabine. »

Pierre Grange expliqua aussi que « l'avion était très souple, il se dilatait avec la chaleur.

Il faut savoir qu'à mach2 la température extérieure était de moins 55 °C, mais la pointe de l'avion était à 127 °C ! Tout chauffait dans cet avion. Les vitres du cockpit étaient doublées de plexiglas, pour éviter une chaleur trop forte à l'intérieur. Mais c'était un avion très maniable, très puissant, cela restait un plaisir de le piloter, un vrai petit chasseur ! »

#### Homard et champagne

Côté commercial, Annick Moyal a fait rêver le public avec « homard et champagne à

bord pour une clientèle triée sur le volet. Gens du showbiz, sportifs internationaux, princes et rois, une clientèle habituée au luxe, mais très agréable ».

En marge de la conférence, un simulateur de vol a permis au public de « piloter » le supersonique, mais aussi de découvrir uniformes et vaisselle Concorde grâce à des stands qui présentaient la vie à bord. Livres et souvenirs étaient également en vente au profit de l'association, afin qu'elle puisse continuer à faire revivre « le bel oiseau blanc. »



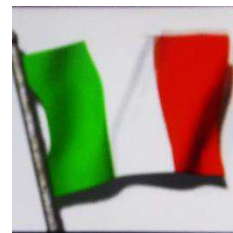
VOYAGE « CIAO PUGLIA »

Avec l'APCOS, du 18 au 25 septembre 2018



Par Ginette et Jean Rousseau

Difficile journée, pour les **dix-sept Aposien(nes)** partant pour les Pouilles, que celle du 18 septembre 2018, car certains avaient dû se lever bien avant « *potron-minet* », puis, ensuite, se soumettre, comme tous, aux exigences de « *Vigipirate* » à l'Aéroport de Roissy et, enfin, via **Munich**, rejoindre **Bari**, aux confins Sud-est de l'Italie. Il convient cependant de noter que, dans leur grande générosité, les compagnies *Lufthansa* d'abord, puis *Air-Dolomite*, ont distribué ce, qu'avec beaucoup d'imagination, on peut qualifier de sandwichs ... ! Enfin, après cette épreuve, restait 150 km de route en bus *Setra*, moyennement confortable mais vaste, pour rejoindre **Lecce** (Letché ?), après que le chauffeur eut acquitté les *taxes de parking* à l'aéroport et l'*écotaxe routière* !!! Et, déjà, **Sonia**, notre guide, nous présentait « **les Pouilles** », son « *pays* » ... *pays* qu'elle connaît très bien pour y être née, y avoir appris le français qu'elle maîtrise parfaitement, sans jamais, nous a-t-elle dit, être venue durablement en France, et y avoir fait une « *maîtrise en Histoire de l'Art* » suivie d'un « *Doctorat* » ... Rien moins que cela ... et nous pensons pouvoir dire que nous avons tous, eu beaucoup de plaisir à écouter ses commentaires.



Les Pouilles :



Il **semblerait** que ce nom, relativement péjoratif, donné par les Français à cette région de **Puglia**, émane, plus, d'une facile traduction phonétique, que d'une réalité géographique, car il s'agit d'une région riche ... riches terres agricoles, littoral très touristique, paysages superbes où le *vert* des oliviers, le *blanc* des villages et le *rouge* de la terre rappellent les couleurs du drapeau italien ... drapeau choisi seulement et semble-t-il, définitivement en 1948 ... En effet, il ne faut pas oublier que l'Italie est un pays jeune dont « *l'Unité* » ne date que de la deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> siècle (avec, pour mémoire, les noms de *Cavour*, *Garibaldi*, *Verdi*, *Mameli*...).



**Région** du sud de l'Italie, formant le « *talon de la Botte* », les **Pouilles** sont bordées par deux mers : la mer *Ionienne* au Sud et la mer *Adriatique* à l'Est. Côté ouest, la *Campanie* est sa voisine, alors que le *Molise* et la *Basilicate* le sont au Nord et au Sud -Ouest. Ses habitants sont des **Apuliens**. A noter l'omniprésence du calcaire, blanc par nature, que l'on utilise également pour l'obtention du « *lait de chaux* » permettant de maintenir « blancs » les murs de tous les « *villages blancs* » tout en éloignant les insectes ou autres nuisibles des lieux d'habitation. L'habitat, très dispersé dans la vaste plaine côtière est, au contraire, concentré sur les « *Murges* ». Les toits sont généralement plats, ce qui ne signifie pas pour autant que les hivers ne soient pas rigoureux, voire neigeux, des panneaux routiers invitant à « *s'équiper* » en hiver, particulièrement sur le plateau des « *Murges* » en témoignent. Toutes les propriétés sont bordées de « *murets* » élevés en utilisant cette pierre calcaire, qui, localement, est à peine recouverte de quelques centimètres de terre « *arable* », terre très chargée en « *oxyde de fer* » responsable de sa couleur rouge...



**La végétation dominante** est, à coup sûr, *l'olivier*, mais il ne faut pas mésestimer *la vigne*, cultivée ici, autant pour la *vinification* que pour *les raisins de table*. L'olivier, arbre rustique par excellence, (cf. : oliviers « *millénaires* »), est attaqué depuis quelques années par une vilaine bactérie que même « *Monsanto* » ne peut combattre...c'est tout dire... ! Ce qui est une catastrophe pour les petits récoltants comme l'a été la directive « *Européenne* » fixant les « *quotas* » de vignobles rentables... !



**Bari**, la capitale, de coordonnées 41° N et 17° E, se situe à la latitude de *Porto*, de *Barcelone*, de *Rome* ou d'*Istamboul* ...C'est donc une ville du Sud ...nous sommes au « **Mezzogiorno** » ! Ici, bien que l'heure officielle soit la même que la nôtre, le soleil, qui n'en fait qu'à sa tête, se lève une heure plus tôt. C'est ce même soleil qui conditionne l'activité des autochtones : les magasins, généralement petits, ferment de midi à 15 heures et les « *scolaires* » n'ont « *classe* » que le matin, et leurs vacances, toujours rythmées par l'activité solaire, sont fortes de 3 mois en été mais « *seulement* » de 15 jours au cours de l'année...

## VIE DE L'ASSOCIATION

*Notre voyage :*

Celui-ci commence véritablement le deuxième jour et nous conduit d'abord à **Otranto** puis **Gallipoli**.



**Otranto** (*Otrante*), port de pêche situé à l'extrémité Est des Pouilles, que nous atteignons, par grand beau temps, après avoir traversé les oliveraies, est à une cinquantaine de kilomètres de **Lecce**, au bord de l'Adriatique, à une quarantaine de kilomètres de **l'Albanie** (canal d'Otrante) et guère plus des premières îles grecques (**Corfou**). A l'arrivée, visite :

. Du *château Aragonais* (15<sup>ème</sup> siècle), construit à l'initiative d'Alphonse d'Aragon en 1485, restauré depuis peu mais non meublé. Quelques tableaux, mais surtout, de la terrasse, une superbe vue panoramique sur la ville et la mer qui permet, dit-on, d'apercevoir l'Albanie par temps clair. Il fait alors très chaud, mais nous continuons à travers la vieille ville très pittoresque jusqu'à la cathédrale.

. De *la cathédrale* : bâtie par les Normands au 11<sup>o</sup> siècle, remaniée à deux reprises, elle se distingue par une véritable forêt de fines colonnes sculptées, une superbe mosaïque couvrant l'ensemble de la nef, et une belle crypte.



Repas au bord de la mer (très bien) qui permet une très belle vue sur la « marina », puis temps libre et route vers Gallipoli...

**Gallipoli** : presqu'île fortifiée située sur le golfe de Tarente, Gallipoli est un port important (pêche et loisirs). Son château, que nous visiterons est en tous points identique à celui d'Otrante, de



même que sa cathédrale, de style « baroque », qui accueille un mariage avec costumes noirs pour les hommes et robes longues pour les femmes...Un « drone » filme... ! Après la visite de cette cathédrale, petite promenade en ville jusqu'à la plage ...puis retour à **Lecce** à la nuit tombante, à travers les oliveraies de la province du *Salento* particulièrement touchées par la maladie...



*3<sup>ème</sup> jour :*

La matinée de ce troisième jour est consacrée à la ville de **Lecce** : capitale du *Salento* avec un peu moins de 100000 habitants, **Lecce** est une ville récente, qui doit son développement architectural à la *contre-réforme*. En effet, bénéficiant localement, de la présence d'un calcaire très tendre, apte aux plus fines sculptures, plusieurs ordres religieux (Jésuites, Célestins ...) entreprirent de réaffirmer la puissance de l'église traditionnelle au travers de monuments finement sculptés dans le style *barocco leccese*, dont l'interprète le plus créatif fut *Guisepe Zimbalo* (cathédrale et basilique Santa Croce). Nous découvrirons également les vestiges de l'amphithéâtre romain sous un soleil de plomb... et nous nous souviendrons de cette ville « baroque » avec ses arcs de triomphe, ses obélisques, ses cariatides, ses palais et autres fontaines...



Visites terminées, très bon repas dans restaurant tenu à l'écart des grands flux touristiques...et route vers **Cisternino**, avec arrêt dans un vignoble et dégustation...



Le vignoble, familial semble-t-il, repose sur l'exploitation de 200 hectares de vignes dont les produits, récoltés mécaniquement ou manuellement (60%), sont traités localement. Pressoirs que nous avons vu fonctionner, série de cuves, le tout en inox, fûts en chêne (neufs) au nombre de 700, une œnologue et un personnel spécialisé, tout démontre que nous sommes dans une entreprise importante...quant à la dégustation, tout est affaire de goût ! Blanc ou rouge ...peut mieux faire !!



Et, route vers **Cisternino**, village blanc perché sur les contreforts des « *Murges* » où nous nous installerons pour le reste de notre voyage, à la satisfaction de tous, semble-t-il !

*4<sup>ème</sup> jour :*

Beaucoup de « *brume* » sur le plateau des « *Murges* » alors que nous nous dirigeons vers **Alberobello**, village aux multiples « *Trulli* » ... le temps s'annonce très beau lorsque nous traversons la vallée d'*Itria* après avoir laissé, à notre gauche, le très beau village blanc « perché » de **Locorotondo**.... **Alberobello**, village aux nombreux « *trulli* » est, sans doute, le seul à se distinguer par ses toits « *pointus* ». En fait, il s'agit de constructions anciennes n'utilisant que les pierres calcaires, y compris pour le toit...toit constitué de trois couches superposées, voûte de pierre, matériaux divers et couverture



## VIE DE L'ASSOCIATION

de « *lauzes* ». Après l'accueil sympathique d'un propriétaire de « *trullo* », puis la visite du bourg, la rue principale où la fête se prépare, l'église, la maison d'*Amor* du nom de ses propriétaires, le musée retient toute notre attention. Retour au bus en passant par le belvédère qui offre de très belles vues sur le village et ses « *trulli* », et route vers **Ostuni** que nous visitons alors que l'orage menace. Il pleut à notre retour au bus et nous nous dirigeons vers l'huilerie où nous découvrons le processus d'extraction de l'huile à partir des olives :

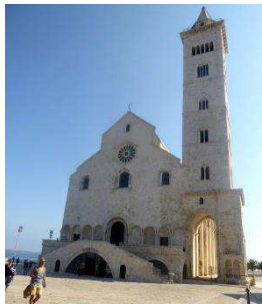


dénoyautage, mise sous pression importante (400 Bars), contrôle de l'acidité (*huiles ultra-vierges* ...) et conditionnement. Ici, l'entreprise est également familiale, mais accueille aussi les fruits d'autres producteurs. Dégustation, après présentation des différentes huiles, ...une épreuve...mais il ne pleut plus ! Repas à l'hôtel.

### 5ème jour :

Aujourd'hui, lever tôt, changement de bus (plus petit, moins confortable) et de chauffeur...mais le temps reste beau !

Route vers **Fosana, Bari** et, enfin, **Trani**, en bord de la mer Adriatique, et visite, au cours de laquelle nous verrons :



. L'ancienne prison, au bord de la mer, qui a hébergé, en son temps, des membres des « *brigades rouges* » et, également, quelques « *maffiosi* » ... ici tout est blanc, les murs, le sol... mais on n'entre pas ...puis :

. Le tribunal et les logements imposants des magistrats...

. L'église remaniée, agrandie et renforcée, ainsi que le campanile de style « roman » surélevé en « gothique » et sa crypte !

. La très belle vue sur la mer où croisent quelques bateaux de pêche...



Au terme de la visite de **Trani**, route vers **Bari** (plus de 300000 habitants) où nous déjeunerons, puis, après avoir emprunté le bord de mer (très beau, avec ses kilomètres de plage) nous visiterons l'église *Saint Nicolas* (mariage)... et sa crypte. Dehors ... Vigipirate veille... près de la statue de St Nicolas, offerte par **Vladimir Poutine**... Puis en empruntant la ruelle « *aux pâtes fraîches confectionnées à la main* » ... et le boulevard Victor Emmanuel, nous ferons une visite rapide de la cathédrale... et, enfin, après avoir « **essayé le Pilori** », route vers notre hôtel ...à, la nuit tombante !



### 6ème jour :

**Tôt** (8H30), nous partons vers l'Ouest, au travers des « *Murges* », et quittons les **Pouilles** pour entrer dans le **Basilicate** et visiter **Matera**.

De **Cisternino** à **Matera** nous traversons un vaste plateau, (à environ 400 m d'altitude), dont la terre, d'abord argileuse, propice aux cultures méridionales (oliviers, vignes, maraîchage) fait ensuite place à une terre plus riche en humus accueillant céréales, pâturages, et, bien sûr, des bovins voire des chevaux...Ici, la superficie des champs, toujours confinés entre les *murets*, est plus importante. Peu d'arbres, et nous dépassons d'impressionnantes installations de « *batteries photovoltaïques* », ainsi que quelques « *éoliennes* ». Il faut dire que les Italiens ayant délaissé l'énergie d'origine nucléaire, ne possèdent, au niveau des Pouilles, qu'une usine thermique à charbon (dont le passage au gaz est imminent). Je leur souhaite d'avoir fait le bon choix.

S'agissant de l'ancienne « **Via Appia** » la route est souvent rectiligne, et ainsi nous arrivons à **Matera** en milieu de matinée alors qu'il fait déjà chaud...

### Matera :



Ville blanche, organisée sur les contreforts d'un « canyon » impressionnant, **Matera** est divisée en trois parties : la ville moderne, celle du 19<sup>ème</sup> siècle et celle des « *pauvres autochtones* » contraints de se loger avec leurs animaux dans des grottes *naturelles* ou « *arrachées* » au calcaire de la falaise. Seule cette ville troglodytique nous intéresse, avec ses escaliers glissants



taillés dans la roche, ses habitations où la verticale semble proscrite tout en étant capables d'accueillir hommes et bêtes. L'absence de tout système d'approvisionnement en eau potable (citerne) et



## VIE DE L'ASSOCIATION

d'élimination des déchets qu'on jetait dans le ravin, les épidémies, finiront par entraîner l'expulsion de ses habitants (1952).



Pour les visiteurs que nous sommes, il va de soi que nous ne pouvons envisager de vivre dans des conditions aussi précaires...mais il est aussi vrai que le paysage est magnifique : canyon profond, exposition idéale avec vue sur l'immense piton (église) au cœur du canyon et surtout cette « unité » de teinte ... blanc, tout est blanc... !

Nous visiterons des anciennes habitations où la sagesse locale a permis de conserver tous les ustensiles, les outils...et même les photos des derniers occupants...Nous visiterons également l'église « *Santa Lucia alle Malve* » : creusée dans le rocher, sans doute au 9<sup>ème</sup> siècle, et occupée longtemps par une communauté de moniales « *Bénédictines* ».

Après notre repas, pris sans enthousiasme gustatif, dans une grotte transformée en restaurant, route vers **Martina Franca**...

### **Martina Franca :**

Belle petite ville « blanche », ayant obtenu de Philippe d'Aragon, roi des Pouilles, l'exonération (éphémère) de tout impôt, d'où son nom. Ici, tout est en calcaire, les murs, les sols... aucune concession n'est accordée aux revêtements actuels... ! De jolies places publiques, des petites rues sympathiques et surtout une belle église de style « baroque tardif » avec ses « stucs », caractérisent cette ville où nous reviendrons... Retour à l'hôtel après une journée relativement fatigante.



### *7<sup>ème</sup> jour :*

Le matin, excursion à **Castellana Grotte**, petite ville située à une vingtaine de kilomètres de l'Adriatique et à un peu plus de 200 mètres d'altitude. Cette altitude à proximité de la mer explique comment une rivière ait pu creuser dans cette région « karstique » un « réseau » aussi important, encore très actif.

Deux circuits nous sont proposés :



. Itinéraire court d'un kilomètre allant de la « *Grave* », grand « abysse » de 60m de profondeur, 50 de large et 100 de long, jusqu'à la « caverne de l'autel ».

. Itinéraire long de 3 kilomètres allant jusqu'à la dernière caverne, « *la Grotte Blanche* ». Si la première partie est intéressante de par les dimensions de ses cavités, la seconde l'est plus par l'intense activité qui est due aux pluies acides transformant le calcaire en carbonate acide de calcium. Celui-ci, dans la grotte, se retransforme en carbonate en libérant de l'anhydride carbonique (CO<sub>2</sub>) plus lourd que l'air... Très pur, ce carbonate se dépose alors sur les parois de l'orifice qui le libère (stalactites creuses) et sur le sol (stalagmites). La dernière cavité dite de la « *Grotte Blanche* » présente un parfait exemple de ces transformations avec des concrétions d'une pureté inégalée (*albâtre*) qui lui permettent de revendiquer le qualificatif de « *plus belle grotte du monde* ». Personnellement, je lui accorde ... !

Après le repas, route vers :

. **Polignano a Mare**, superbe station balnéaire bâtie sur la falaise offrant un « à-pic » sur la mer suffisant pour y organiser des championnats de plongeon... (environ 25m). Bourg aux ruelles étroites, *Polignano a Mare* possède une belle église (*Chiesa Matrice*) et, bien sûr, la statue du chanteur de *Volare*, D.Modugno, né ici...



. **Monopoli**, petit port de pêche et de plaisance, que nous découvrons, avec sa cathédrale de style baroque (en marbre), son château « *Aragonais* » qui domine la ville, et ses petites ruelles...

Retour à l'hôtel et dîner à **Martina Franca** pendant lequel la pluie fait son apparition... !

### *8<sup>ème</sup> et dernier jour :*



Le beau temps est revenu, et nous pouvons encore apprécier, en descendant du plateau des « Murges », le très beau paysage constitué par les oliveraies et leur habitat dispersé, et, au loin, l'Adriatique...

Route d'abord sans histoire, puis « bouchon » provoqué par un accident, et, enfin, l'aéroport...puis toujours via Munich ...Paris ! Voyage pour lequel j'ai peine à évoquer les « collations » servies, tant elles étaient médiocres... !

Un grand merci à Anik Boglino et à tous ceux ayant participé à la préparation de ce beau voyage, bon retour à tous et à bientôt.

**GJR**

## PRODUITS DERIVES A.P.CO.S

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

# PRODUITS DERIVES



**Cravate soie  
Fond bleu marine  
uni**



**Porte clés flamme**



**Pin's Concorde doré**



**Carte postale cockpit Concorde**



**Casquette blanche**



**Carte Postale Concorde**



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



**Mug Concorde**



**PARAPLUIE**



**CALENDRIER 2018-2019**

Édition octobre 2018

**Les réunions de Bureau de l'APCOS, se tiennent à Paray Vieille Poste,  
Bâtiment sheds, rez-de-chaussée, Bureau OB 058.**

**2018**

7 novembre **Bureau** 10h00  
21 novembre **Bureau** 10h00  
5 décembre **Bureau** 10h00  
19 décembre **Bureau** 10h00

**2019**

**7 janvier Visite Venise au Musée du Grand Palais**

9 janvier **Bureau** 10h00  
23 janvier **Bureau** 10h00

**26 janvier Déjeuner Anniversaire chez Françoise**

6 février **Bureau** 10h00  
20 février **Bureau** 10h00  
6 mars **Bureau** 10h00  
20 mars **Bureau** 10h00

**9 avril Assemblée Générale 10h00**

24 avril **Bureau** 10h00  
15 mai **Bureau** 10h00  
29 mai **Bureau** 10h00  
12 juin **Bureau** 10h00  
26 juin **Bureau** 10h00



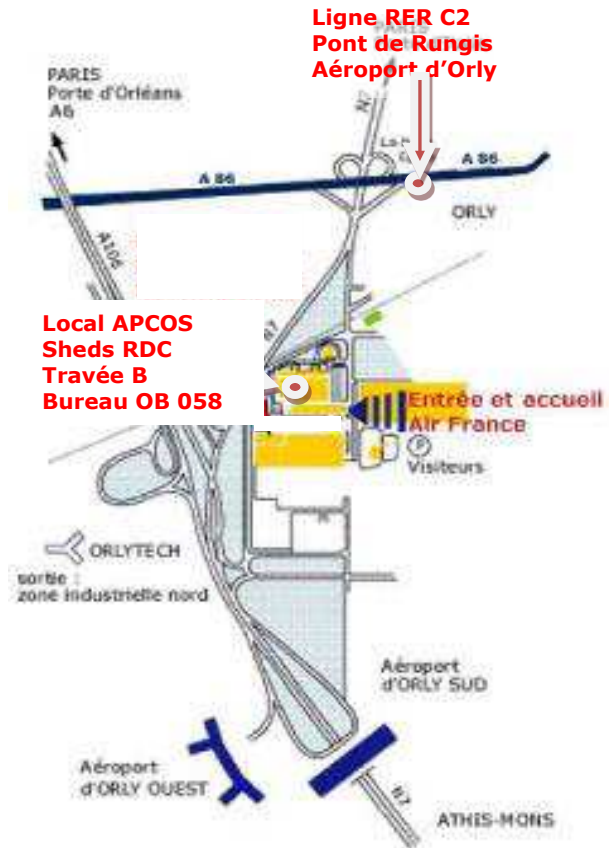
## CONTACTS

### Siège Social de l'APCOS :

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

### Local Paray Vieille Poste : Bâtiment Sheds. Bureau OB 058

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



**Une vue insolite du Fox Fox exposé à Roissy Charles de Gaulle**  
*Photo Pascal Chenu*